Андрей Харук

«КОНДОРЫ» ЛЮФТВАФФЕ

Дальний бомбардировщик и разведчик Fw 200 «Condor»







УДК 355/359
ББК 68
Х 22

В оформлении переплета использована
иллюстрация художника *В. Петелина*

Харук А. И.

Х 22 «Кондоры» Люфтваффе. Дальний бомбардировщик и разведчик Fw 200 «Condor» / Андрей Харук. – М. : Яуза : Эксмо, 2015 – 112 с. – (Война и мы. Авиаколлекция).

ISBN 978-5-699-79286-3

««Бич Атлантики» («Scourge of the Atlantic») – так окрестил «Фокке-Вульф» Fw 200 «Condor» Уинстон Черчилль.

Созданный как пассажирский авиалайнер и ставший не только личным самолетом Гитлера и Геринга, но и «визитной карточкой» Люфтганзы на международных авиалиниях, с началом Второй Мировой войны «Кондор» был мобилизован на военную службу, превратившись в «воздушного капера», – дальний бомбардировщик, носитель управляемых ракет и океанский разведчик, наводивший «волчьи стаи» Дёница на конвои Союзников.

Именно «Кондоры» нанесли серьезный ущерб конвою PQ-17 и повредили лайнер «Empress of Britain», вскоре добитый подлодкой (это было крупнейшее судно, потопленное немцами в годы войны). А вот дебют Fw 200 на Восточном фронте провалился – «Кондоры» понесли значительные потери под Сталинградом, а один был захвачен нашими войсками и изучен в НИИ ВВС. Еще три трофейных «Кондора» использовались Полярной авиацией СССР до начала 1950-х годов.

В этой книге вы найдете исчерпывающую информацию о создании, совершенствовании и боевом применении знаменитого самолета на всех фронтах Второй Мировой. Коллекционное издание иллюстрировано сотнями эксклюзивных чертежей и фотографий.»

УДК 355/359
ББК 68

ISBN 978-5-699-79286-3

СОДЕРЖАНИЕ



«Кондор» – бич Атлантики

Над юго-западной Францией занимался рассвет. К стоящим на окраине аэродрома Бордо-Мериньяк мощным четырехмоторным бомбардировщикам «Фокке-Вульф» FW 200C-3 размеренным шагом приближались экипажи. Авиаторы были облачены в комбинезоны Kanalanuzug, специально разработанные для экипажей самолетов, действовавших над морем. Карманы их были набиты продовольственными пайками, патронами для ракетниц, фальшфейерами и прочей полезной мелочью, могущей пригодиться в случае посадки на воду. Желтые надувные спасательные жилеты были уже надеты, а шлемофоны, парашюты и упаковки с одноместными надувными лодками авиаторы тащили под мышками и на плечах.

...Один за одним члены экипажей занимали свои места в просторных фюзеляжах «Кондоров». Запустив моторы, в 6:00 9 февраля 1941 г. самолеты начали выруливать на старт. Пять FW 200C-3 из отряда 2./KG40 отправлялись на океанскую охоту. Возглавлял отряд гауптман Флигель (Fliegel), остальные самолеты пилотировали обер-лейтенанты Адам (Adam), Бухгольц (Buchholz), Йопе (Jope) и Шльоссер (Schloßer). Все самолеты несли по четыре четвертьтонные бомбы. Мишенями для них должны были стать суда британского конвоя HG53, обнаруженного накануне вечером подводной лодкой U37 под командованием лейтенанта цур зее Клаузена (Clausen). Конвой, следовавший из Гибралтара в Ливерпуль, не выполнил обычный «крюк» в сторону океана, выводивший его за пределы радиуса действий самолетов люфтваффе. Адмирал Дениц (Dönitz) решил воспользоваться этим, предприняв комбинированную атаку с воздуха и из-под воды.

Пока бомбардировщики достигли цели, U37 успела потопить два судна. Удерживая визуальный контакт с конвоем, она передавала его координаты по радио. Наконец обер-лейтенант Бухгольц услышал громкий крик радиста, едва не разорвавший его барабанные перепонки: «Конвой!!!». Цель была обнаружена около полудня, примерно в 650 км юго-западнее Лиссабона. Бухгольц заложил правый вираж, дабы лучше рассмотреть обстановку внизу. Через бинокль было хорошо видно несколько колонн судов, державших курс на север. В этот мо-

«Кондор» над водами Бискайского залива в сопровождении тяжелого истребителя Ju 88C



мент он услышал в наушниках голос гауптмана Флигеля, распределявшего цели между экипажами. Казалось, полдела уже сделано – противник был найден в безбрежных просторах океана. Но поразить цели было трудно: примитивное прицельное оборудование FW 200 гарантировало попадание лишь при атаке с небольшой высоты и строго перпендикулярно курсу судна.

«Боевой курс!» – раздался в наушниках голос гауптмана Флигеля. Головной самолет выполнил разворот влево, остальные машины повторили его маневр. Расстояние, отделяющее бомбардировщики от цели, начало быстро сокращаться. Вокруг «Кондоров» появились коричневые облачка – разрывы зенитных снарядов. Гауптман Флигель уменьшил высоту полета до 50 м и выполнил легкий доворот влево, дабы выйти на цель точно под прямым углом к её курсу. Когда до судна оставалось 400 м, он сбросил первую бомбу. Одновременно бортмеханик, обслуживающий 20-мм пушку в носовой установке, открыл огонь, пытаясь загнать в укрытия расчеты корабельных зениток. Мгновение спустя самолет с ревом пронесся над топами мачт атакованного судна.

«Кондор», пилотируемый обер-лейтенантом Адамом, направился в сторону транспорта «Ванеллус», сопровождаемого шлюпом «Дептфорд». Но прицельный огонь зениток проделал несколько дыр в правом крыле самолета, из которых начало струиться топливо. К счастью, бензин не вспыхнул, но Адам вынужден был прервать атаку, развернув машину в сторону побережья Португалии.

Другим экипажам повезло больше: Флигель и Шльоссер потопили по два судна, Йопе – одно. Лишь Бухгольц, считавшийся одним из лучших пилотов KG 40, не смог в том бою увеличить свой боевой счет – сброшенные бомбы разорвались у правого борта атакованного им судна. В общей сложности жертвами «Кондоров» 9 февраля стали пять судов (четыре британских и одно норвежское). В довершение ко всему, субмарина U37, воспользовавшись замешательством, вызванным налетом, сумела отправить на дно ещё одно судно. Эта операция стала кульминационным пунктом и самым крупным успехом, достигнутым совместно подлодками и самолетами FW 200 «Кондор», прозванными У. Черчиллем «Бичом Атлантики».



«Кондоры» эскадры KG 40 на аэродроме. На фюзеляже нанесена эмблема эскадры – земной шар, окруженный орбитой

История создания

Самолет FW 200 «Кондор» был, хотя и далеко не самым массовым, но одним из наиболее известных изделий фирмы «Фокке-Вульф», основанной бывшими пилотами кайзеровских ВВС Генрихом Фокке (Heinrich Focke) и Георгом Вульфом (Georg Wulf) в Бремене в 1924 г. При этом Фокке стал техническим директором (главным конструктором) новой компании, а Вульф – летчиком-испытателем. Уже в 1927 г. Вульф погиб, испытывая один из самолетов фирмы – А19 «Энте», построенный по аэродинамической схеме «утка». Предприятие же тем временем относительно благополучно пережило великую депрессию, и даже смогло упрочнить свои позиции на авиационном рынке, поглотив в 1931 г. обанкротившегося ветерана германского авиапрома – фирму «Альбатрос Флюгцойгверке». В том же году в конструкторское бюро «Фокке-Вульф» пришел молодой перспективный инженер Курт Танк (Kurt Tank), имевший уже за плечами опыт работы на фирмах «Рорбах» и BFW. Первыми его проектами на «Фокке-Вульфе» стали учебные самолеты – одномоторный тренировочный истребитель FW 56 и двухмоторный FW 58. Когда же в 1933 г. Генрих Фокке ушел из фирмы, основав свою собственную и занявшись разработкой вертолетов, Танк возглавил конструкторское бюро «Фокке-Вульфа».

Смена «вахты» на «капитанском мостике» «Фокке-Вульфа» совпала по времени с существенными изменениями в германской авиапромышленности. Приход к власти нацистов обусловил практически полное прекращение разработок гражданских лайнеров. Разработка машин такого назначения велась только как «побочный продукт» при создании бомбардировщиков. Пассажирские варианты самолетов Do 17, Ju 86, He 111 обладали отличными по тем временам скоростными характеристиками. Вот только вместимость их была недостаточной, а комфорт в пассажирских кабинах, организованных на месте бомбоотсеков, явно оставлял желать лучшего. Правда, в распоряжении «Люфтганзы» имелись отличные для начала 30-х гг. трехмоторные пассажирские самолеты Ju 52/3m, пользовавшиеся заметным спросом и за рубежом. Но максимальная скорость их составляла 290 км/ч. А за океаном тем временем появлялись самолеты нового поколения – например DC-2. Это изделие «Дугласа», созданное в 1934 г., обеспечивало перевозку 14 пассажиров со скоростью 343 км/ч. Вскоре DC-2 и ещё более совершенный DC-3 появились на европейских авиалиниях, составив серьезную конкуренцию «юнкерсам».

Попытки «Люфтганзы» заказать авиастроительным фирмам современный пассажирский самолет поначалу встречались с резко негативным отношением со стороны рейхсминистерства авиации, считавшим приоритетным удовлетворение нужд люфтваффе и опасавшимся, что ресурсов германской авиапромышленности попро-

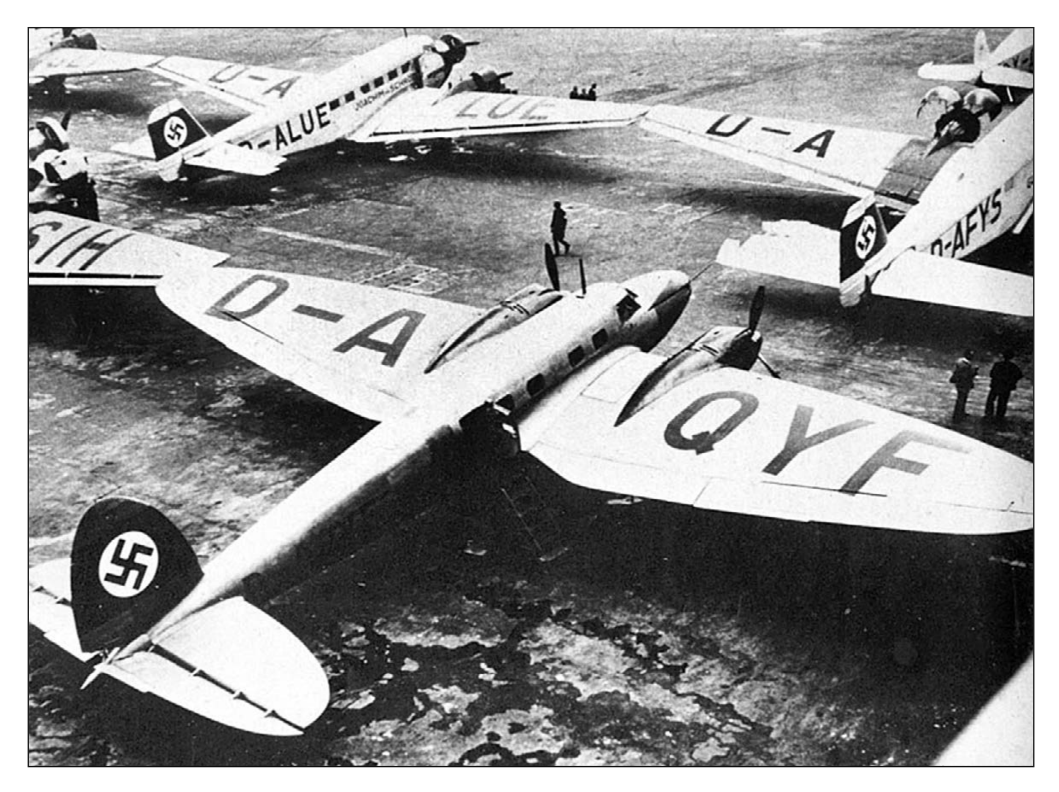


Ju 52/3m авиакомпании Lufthanza



DC-2 авиакомпании KLM

Самолеты «Люфтганзы». На первом плане – He 111



сту не хватит на одновременное развитие военной и гражданской авиации. В крайнем случае рейхсминистерство соглашалось на создание машин двойного назначения – так появились пассажирские модификации бомбардировщиков Do 17, Ju 86 и He 111, не удовлетворявшие заказчика своей мизерной вместительностью.

А тем временем американские конкуренты не стояли на месте: пять крупнейших авиакомпаний заказали «Дугласу» четырехмоторный лайнер DC-4, который должен был выйти на линии уже в 1938 г. На рубеже 1935 и 1936 гг. чиновникам из ведомства Геринга волей-неволей пришлось взглянуть в лицо фактам: в Германии ничего подобного не было и близко. И если на внутренних рейсах конкуренцию Ju 52/3m ещё можно было устранить административными методами, то на международных маршрутах «юнкерсы» в самом скором времени могли быть вытеснены более передовыми «дугласами». Немцы оказались в положении догоняющего, и теперь им приходилось действовать максимально быстро. Уже в феврале 1936 г. требования к новому четырехмоторному пассажирскому самолету были разосланы авиастроителям. Вероятно, что «Фокке-Вульф» смог неофициальным путем заполучить этот документ гораздо раньше – судя по данным из фирменного архива, предварительное проектирование началось уже 19 января 1936 г., и в тот же день были зарезервированы заводские номера для двух прототипов будущего «Кондора». По одной из версий, в январе 1936 г., когда Курт Танк отдыхал в Альпах, он встретился там с техническим директором «Люфтганзы» Штюсселем (Stüssel). Обстановка горного курорта способствовала неспешным разговорам, в которых собеседники обменивались взглядами на будущее пассажирской авиации. Танк считал, что американцы сумели в этой области вырваться в лидеры, благодаря созданию DC-2 оставив далеко позади Ju 52/3m. Чтобы вернуть лидерство германской авиапромышленности следовало немедленно заняться разработкой трансатлантического лайнера, способного работать на трассах, связывающих Европу со США. Штюссель высказался в том духе, что гидросамолеты являются слишком медленными, а четырехмоторные сухопутные машины – неэкономичны-

ми. На это Танк возразил: мол, благодаря последним достижениям в области аэродинамики вполне возможно создать четырехмоторный самолет, по топливной экономичности превосходящий трехмоторного Ju 52/3m. Так в дискуссии выкристаллизовался облик будущего самолета.

Согласно требованиям рейхсминистерства авиации, новая машина должна была перевозить 25 пассажиров со скоростью 300 км/ч на расстояние 1200 км. Состав экипажа определялся в четыре человека (включая одного стюарда). В качестве силовой установки предписывалось применить 9-цилиндровые моторы воздушного охлаждения BMW 132G мощностью 690 л.с. (развитие американского двигателя «Пратт энд Уитни» «Хорнет», лицензию на производство которого купила баварская фирма).

Конкурентом «Фокке-Вульфа» был «Юнкерс», который не только располагал огромнейшим опытом в цельнометаллическом пассажирском авиастроении, но и имел уже готовый четырехмоторный самолет – бомбардировщик Ju 89V1, создаваемый по программе т.н. «Уралбомбера», но так и не пошедший в серию. Прототип пассажирского самолета Ju 90V1 переделывался из Ju 89V1 – даже заводской номер у самолета остался прежним. Но рейхсминистерство авиации считало, что новую машину должен строить именно «Фокке-Вульф», поскольку бременская фирма располагала свободными производственными мощностями, а «Юнкерс» был полностью загружен выпуском бомбардировщиков. Такая позиция вызвала вполне обоснованные опасения у заказчика – «Люфтганзы», считавшей, что «Фокке-Вульф», ранее занимавшаяся только легкими самолетами, вряд ли сможет справиться с поставленной задачей. Высокопоставленные представители менеджмента авиакомпании пытались заинтересовать созданием четырехмоторного пассажирского лайнера фирму «Дорнье», у которой имелся свой вариант «Уралбомбера» – Do 19. Однако руководство «Дорнье» отказалось – оно предпочло сосредоточиться на военных заказах, практически уйдя с гражданского рынка. Так



Курт Танк с моделью FW 200Ка-1. Фотография 1970-х годов

что выбора у «Люфтганзы» не оставалось, тем более что в ходе личной встречи с её руководителями Курт Танк смог развеять сомнения в своей компетентности.

9 июля 1936 г. «Фокке-Вульф» передала рейхсминистерству авиации техническое предложение по проекту. Спустя всего лишь четыре дня было получено предварительное разрешение на начало полномасштабного проектирования и постройку двух прототипов самолета, получившего индекс. Одновременно от фирмы потребовали представление более качественного и полного технического описания. С этим Танк сумел протянуть два года – окончательная редакция техописания была представлена рейхсминистерству лишь 9 июля 1938 г.! Благодаря этому, техническое описание полностью соответствовало прототипам FW 200V1 и V2, к тому времени уже полным ходом летавших.

Летом 1936 г. состоялась встреча Танка, Штюсселя и директора «Люфтганзы» Карла-Августа фон Габленца (Carl-August von Gablenz), в ходе которой были обсуждены вопросы проектирования нового лайнера. Габленц, являвшийся опытным пилотом, высказал ряд пожеланий, одновременно заявив, что не верит в то, что самолет взлетит раньше, чем через два года – то есть летом 1938 г. Танк, принявший вызов, ответил, что гарантирует: самолет поднимется в воздух через год. Стороны заключили пари, ставкой в котором было 25 бу-



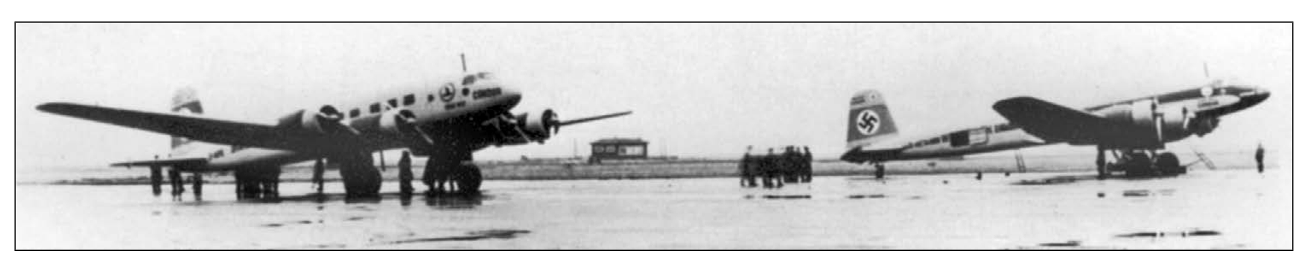
Первый прототип FW 200V1 получил гражданскую регистрацию D-AERE

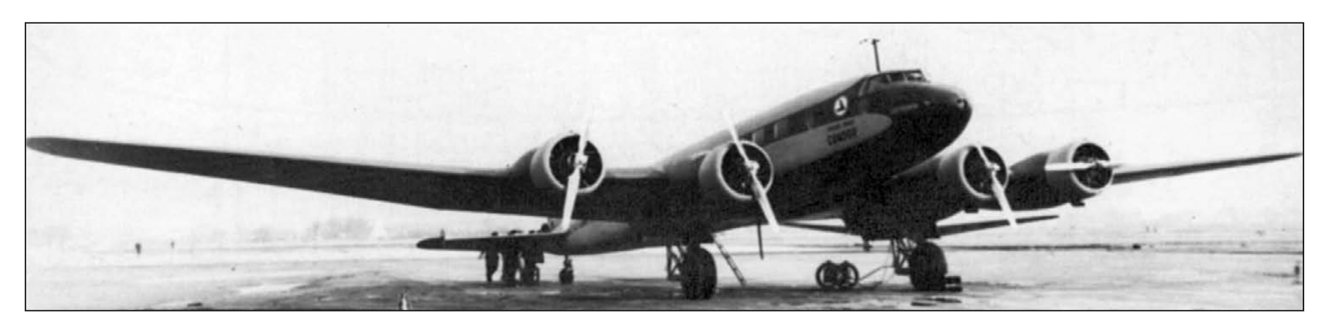
тылок шампанского. А 1 августа 1936 г. «Фокке-Вульф» подписала официальное соглашение с «Люфтганзой», определявшее срок облета первого прототипа на 1 августа 1937 г. Заботясь о соответствующей рекламе для своего самолета, Танк добился присвоения ему, помимо обычного номера, ещё и названия – «Кондор».

Для конструкторов «Фокке-Вульфа» начались месяцы напряженной работы. В письме к одному из друзей К. Танк писал: «С «Кондором» у меня так много работы, что в сутках должно быть двадцать четыре часа и ещё одна ночь, чтобы все успеть. Но поскольку это физически невозможно, приходится отделять важные вещи от несущественных, как обычно бывает в нашей жизни, когда хочешь достичь успеха. Древнейшая истина, которую я никогда так ясно и отчетливо не осознавал, как сейчас. А успех? Жажду его и достигну!».

20 января 1937 г. комиссия рейхсминистерства авиации посетила предприятие «Фокке-Вульфа» в Бремене. В её отчете отмечалось, что работы по созданию FW 200 продвигаются весьма успешно – большая часть чертежей передана в цеха, необходимые для постройки прототипов материалы находятся на складах фирмы, ведется изготовление отдельных узлов. Однако, несмотря на все усилия конструкторов и инженеров, полностью выдержать сроки не удалось. Сначала необычно ранняя и суровая зима задержала постройку сборочного ангара – на бременском предприятии попросту не имелось достаточно больших помещений, способных поместить «Кондора». Потом оказалось, что фирма BMW не успеет поставить двигатели. Но из этой ситуации вышли, закупив для первого прототипа американские моторы «Хорнет» S1E-G (760 л.с.). В середине июля 1937 г. планер первого прототипа был готов, но двигателей все ещё не было. Когда прошел обусловленный договором с «Люфтганзой» срок, заказчик начал нервничать. 10 августа Штюссель отправил Танку письмо, в котором высказывал надежду, что «вскоре смогу поздравить с успешным первым полетом». Наконец, 6 сентября 1937 г. FW 200V1 (заводской номер WNr. 2000) впервые поднялся в воздух. Согласно устоявшейся традиции, в первый полет новую машину поднял сам Курт Танк, его напарником был Ганс Зандер (Hans Sander). Поскольку срок готовности самолета выдержан не был, Танк признал себя проигравшим пари и отправил фон Габленцу

Прототипы «Кондора» во время испытаний





«Кондор» стал визитной карточкой «Фокке-Вульфа»

25 бутылок шампанского. Но тот, как истинный джентльмен, рассудил, что вина за задержку лежит не на Танке, а обусловлена проблемами с поставкой двигателей, и шампанское вернул. О дальнейшей судьбе этих 25 бутылок история умалчивает. Следует отметить, что во многих публикациях указывается неверная дата первого полета «Кондора» – 27 июля 1937 г. Эта дата впервые появилась в начале 60-х гг. в публикациях Уильяма Грина (William Green), и с тех пор «кочевала» по страницам различных изданий. Лишь в 1992 г. немецкий историк Гюнтер Отт (Günter Ott) смог установить истину.

По результатам первых испытаний пришлось несколько изменить очертания хвостового оперения и крыла, консоли которого получили заметную стреловидность по передней кромке. Размах крыла уменьшился с 32,97 до 32,84 м, а его площадь – со 120 до 118 кв. м. После возобновления испытаний самолет получил гражданскую регистрацию D-AERE и название «Бранденбург». 27 октября 1937 г. был выпущен с завода второй прототип FW 200V2 (WNr. 2484, D-AETA «Вестфален»), получивший предусмотренные проектом моторы BMW 132G. 27 ноября оба прототипа представили публике на аэродроме Берлин-Темпельхоф. Летные испытания велись весьма интенсивно: к концу 1937 г. FW 200V1 выполнил около 90 полетов, а FW 200V2 – 60. За ходом испытаний пристально следил заказчик. Отчет Отдела технического развития «Люфтганзы», составленный по итогам первого этапа испытаний, гласил: «Испытания FW 200V1 и FW 200V2 не продемонстрировали ожидавшегося прогресса. Первоначально проявились проблемы с перегревом цилиндров двигателей, сделавшие необходимым изменение формы капотов. Кроме того, возник целый ряд замечаний, связанных с летными качествами, самое серьезное из которых касалось недостаточной поперечной устойчивости при больших перегрузках. Изменения, внесенные в горизонтальное оперение, пока не дали ожидаемых результатов, поэтому необходима дальнейшая доводка. Предлагаю передать самолет для испытаний «Люфтганзой», даже если недостаточную устойчивость не удастся полностью исправить». Как видно из этой цитаты, FW 200 отнюдь не сразу превратился в «Кондора», поначалу напоминая в полете неопытного птенца. Но в конечном итоге большинство недостатков удалось исправить, и самолет допустили к эксплуатации на гражданских авиалиниях.

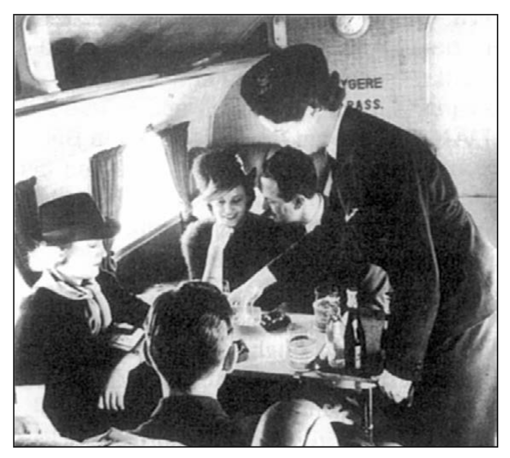


Фирма уделяла значительное внимание продвижению FW 200 на международном рынке



С п р а в а :
Второй прототип FW 200V2 – D-AMHC «Вестфален»

В н и з у :
Посадка пассажи-ров в FW 200V2, Франкфурт





Два снимка слева: ***«Кондор» обеспечивал пассажирам высокий уровень комфорта***

Внизу: ***FW 200V1 (D-ACON) заходит на посадку на нью-йоркский аэродром Лойд Беннетт Филд***

КОНКУРЕНТ «КОНДОРА»

Самолет Ju 90 стал своего рода «побочным продуктом» программы создания четырехмоторного тяжелого бомбардировщика Ju 89 – т.н. «Урал-бомбера», так и не попавшего в серийное производство. В апреле 1936 г. Эрнст Циндель (Ernst Zindel), главный конструктор этого проекта, начал в инициативном порядке разработку его пассажирского варианта. В январе 1937 г. работы были санкционированы рейхсминистерством авиации, и проект получил обозначение Ju 90. При этом было поставлено условие: отказаться от предусмотренных для Ju 89 моторов Jumo 211 или DB 600, которые полностью резервировались для боевой авиации, в пользу двигателей другого типа. Конструкторы «Юнкерса» остановили свой выбор на только разрабатывавшемся моторе BMW 139 – 14-цилиндровой двухрядной «звезде» расчетной мощностью 1550 л.с. А после закрытия программы Ju 89 рейхсминистерство авиации разрешило использовать для первого прототипа пассажирского лайнера элементы конструкции недостроенного прототипа Ju 89V3.

Новый самолет унаследовал от Ju 89 общую схему цельнометаллического низкоплана с двухкилевым оперением и убирающимся шасси, но получил совершенно новый фюзеляж с пассажирским салоном, рассчитанным на 40 чел. Первый прототип Ju 90V1 пришлось оборудовать двигателями DB 600C (1100 л.с.) – двигатели BMW 139 попросту ещё не были готовы. Помимо гражданской регистрации D-AALU, машина получила и имя «Der Große Dessauer» («Большой дессаурец» – завод «Юнкерса» находился в г. Дессау), унаследованное от другого четырехмоторного гиганта – «Юнкерса» G.38.

На испытания Ju 90V1 вышел 28 августа 1937 г. Поскольку работы над BMW 139 затягивались, второй прототип Ju 90V2 (WNr. 4914) получил 9-цилиндровые моторы воздушного охлаждения BMW 132H-1 (830 л.с.), представляющие собой лицензионный вариант американского двигателя «Пратт энд Уитни» S1EG «Хорнет». Самолету, совершившему первый полет 2 декабря 1937 г., присвоили гражданскую регистрацию D-AIVI, а после передачи авиакомпании «Люфтганза» – ещё и название «Пройссен». Такие же силовые установки получили прототипы Ju 90V3 и Ju 90V4 (WNr. 4915 и 4916), облетанные 23 июня и 12 сентября 1938 г. Машины несли гражданскую регистрацию D-AURE и D-ADLH, а также названия «Байерн» и «Швабенланд».

Первым «Люфтганзе» передали прототип Ju 90V2. Однако карьера этого самолета оказалась короткой – 26 ноября 1938 г. он разбился при взлете с аэродрома Батерст (ныне Банжул, Гамбия), где проходил испытания в условиях тропиков. В результате катастрофы, причиной которой стала поломка двигателя, погибло 12 из 15 человек, находившихся на борту «юнкерса». Ещё раньше – 6 февраля 1938 г. – был потерян Ju 90V1. Машина разбилась во время испытаний на флаттер. В хвостовой части фюзеляжа это-



Первый прототип Ju 90V1 – D-AALU

го самолета специально для этих тестов установили 400-сильный двигатель, создававший дополнительные вибрации. Испытаний «юнкерс» не перенес...

Ju 90V3 и Ju 90V4 передали «Люфтганзе» 16 июля и 8 ноября 1938 г., но второй из них вскоре вернули на фирму для доработки. Лайнер получил новые овальные кили и консоли крыла, предназначавшиеся для транспортного варианта. Авиакомпании Ju 90V4 возвратили 12 января 1940 г. Но 12 июля 1941 г. самолет забрали для люфтваффе, после чего переоснастили двигателями Jumo 211F (1320 л.с.). Оставшийся у «Люфтганзы» Ju 90V3 в довоенное время эксплуатировался на линии Берлин–Вена (на время Судетского кризиса в 1938 г. он был временно мобилизован в состав люфтваффе).

Несмотря на потерю двух прототипов и отсутствие предусмотренных проектом двигателей, «Люфтганза» не потеряла интереса к Ju 90. Она заказала восемь серийных машин Ju 90B-1 со все теми же моторами BMW 132H-1. Самолеты имели пассажирский салон на 34–40 мест и экипаж из четырех человек. Ещё два лайнера заказала авиакомпания «Саут Африкен Эйруэйвз». Эти машины обозначались Ju 90Z-3 (обозначение Ju 90Z-2 было зарезервировано для так и не построенного экспортного варианта с двигателями BMW 132) и оборудовались американскими 14-цилиндровыми двигателями воздушного охлаждения «Пратт энд Уитни» «Твин Уосп» SB-3G (1200 л.с.). Однако самолеты, уже получившие южноафриканскую регистрацию (ZS-ANG и ZS-ANH), к заказчику так и не попали – после начала Второй мировой войны оба Ju 90Z-3, ещё находившиеся в постройке, конфискованы люфтваффе. Таким образом, построили десять серийных Ju 90 (WNr. 900001-900010; самолеты Ju 90Z-3 имели заводские номера 900002 и 900004).

Первый Ju 90B-1, получивший регистрацию D-ABDG и название «Вюртемберг», вышел на испытания 24 февраля 1939 г. За ним последовали D-ADFJ «Баден» (WNr. 900003), D-AEDS (900005), унаследовавший имя «Пройссен» от разбившегося первого прототипа, D-ASND «Мекленбург» (900006), D-AFHG «Ольденбург» (900007), D-ATDC «Гессен» (900008) и D-AJHB «Тюринген» (900009). Последний Ju 90B-1 – D-AVMF «Бранденбург» – облетали 25 апреля 1940 г.

В «Люфтганзе» самолеты Ju 90B-1 летали на линиях, соединявших Берлин с Барселоной и Белградом, совершали рейсы в Швецию и Финляндию. 8 ноября 1940 г. серийный Ju 90A «Бранденбург» (D-AVMF) разбился у Шёнтейхена из-за обледенения хвостового оперения. Под своими обломками машина похоронила 29 пассажиров и членов экипажа (эта катастрофа принесла наибольшее количество жертв за всю историю эксплуатации Ju 90).

Суровые реалии военного времени привели к тому, что к лету 1943 г. у «Люфтганзы» остался единственный Ju 90 – «Байерн» (D-AURE). 6 раз в неделю он летал по маршруту Берлин – Штутгарт – Лион – Барселона – Мадрид – Лиссабон. Однако 9 августа 1944 г. этот самолет был уничтожен в аэропорту Штутгард-Эхтердинген во время налёта американских бомбардировщиков. С его уничтожением эксплуатация самолетов этого типа на гражданских линиях прекратилась. Правда, в апреле 1945 г. авиакомпании вернули самый первый серийный Ju 90B-1 (D-ABDG), но сколь-нибудь значительную работу на гражданских авиалиниях он выполнить уже не успел. Конец войны застал борт D-ABDG в Травемюнде. В общей сложности под флагом «Люфтганзы» Ju 90 налетали 3,8 миллиона километров. Что же касается бывших южноафриканских самолетов, то машина с заводским номером 900004 разбилась в самом начале карьеры – 12 апреля 1940 г. Самолет, совершавший первый полет после установки новых двигателей BMW 801A, буквально развалился в воздухе...

Ju 90 представлял собой весьма удачный пример создания пассажирского самолета на базе конструкции бомбардировщика. Если бы не война, машины этого типа наверняка заняли бы заметное место на дальних пассажирских линиях. Но в итоге немногочисленным выпущенным Ju 90 пришлось служить в качестве военно-транспортных.

Летно-технические характеристики самолета Ju 90

	Ju 90B-1
Двигатели: тип мощность, л.с.	 BMW 132H-1 830
Размах крыла, м	35,02
Длина самолета, м	26,30
Высота самолета, м	7,50
Площадь крыла, кв. м	184
Масса, кг: пустого самолета взлетная	 19 225 33 680
Скорость, км/ч: максимальная крейсерская	 350 320
Практический потолок, м	5750
Дальность полета, км	1540

Гражданские самолеты

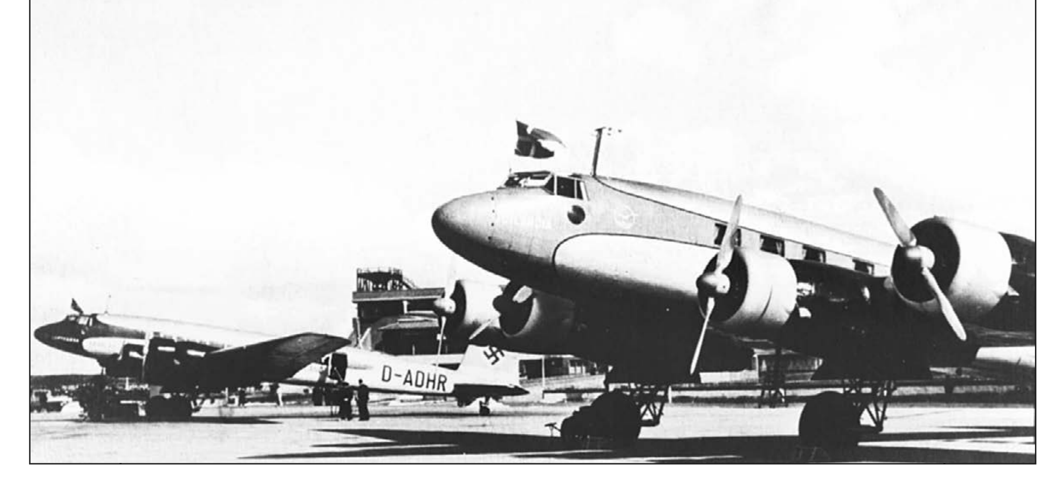
5 апреля 1937 г., ещё до завершения постройки первого прототипа, фирма «Люфтганза» заказала три серийных самолета (WNr. 2893-2895), рассчитывая выпустить их на европейские линии вместе с прототипами летом 1938 г. Правда, при этом заказчик предусмотрительно внес в контракт пункт, позволяющий ему отказаться от приемки серийных машин, в случае если испытания прототипов не принесут ожидаемых результатов. Однако из этой тройки немецкой авиакомпании передали лишь первый экземпляр – FW 200A-0 (D-ADHR «Саарланд»). 27 июня 1938 г. эта машина установила рекорд скорости перелета на трассе Берлин-Каир (с промежуточной посадкой в Салониках), преодолев расстояние в 3155 км за 10 часов 21 минуту (вылет из Берлина в 0:17, посадка в Каире в 10:38) со средней скоростью 304,381 км/ч. Экипаж самолета в том полете состоял из первого пилота Курта Танка, второго пилота Ганса Зангера (Hans Sanger), радиста Хейдфефельда (Heidfefeld) и бортмехаников Болина (Bolin) и Нинстерманна (Nienstermann). Кроме того, на борту лайнера находилось 15 пассажиров.

Две другие машины 5 марта 1938 г. были проданы датской авиакомпании Det Danske Luftfartselskab (DDL). Причиной такого решения было стремление пробиться с новым изделием на внешние рынки. Самолеты в экспортной модификации FW 200Ka-1 получили регистрацию OY-DAM и OY-DEM и названия «Дания» и «Ютландия», были переданы заказчику в июле и ноябре 1938 г., причем первую машину перегнал в Данию лично Курт Танк. Их поставили на линию Копенгаген–Гамбург–Лондон. Последний полет на этой трассе «Ютландия» выполнила 31 августа 1939 г. А 13 ноября полеты в Лондон возобновились – теперь промежуточная посадка выполнялась в Амстердаме. Лайнеры несли яркую оранжевую окраску с большими черными надписями «Danmark», призванную наглядно показать немецким и английским истребителям, что перед ними – самолет нейтрального государства.

В момент немецкого нападения на Данию 9 апреля 1940 г. самолет OY-DAM находился в Англии, на аэродроме Шорхем, где и был конфискован британскими властями. 15 мая 1940 г. машина получила гражданскую регистрацию G-AGAY и название «Вольф», а затем была передана авиакомпании BOAC. Но на регулярные рейсы самолет не поставили. 9 января 1941 г. «фокке-вульф» передали Королев-

Первый серийный FW 200A-0 – D-ADHR «Саарланд». Аэродром Буда-Ёрс, Будапешт





На переднем плане – FW 200Ka-1 OY-DEM «Ютландия», за ним – «Саарланд»

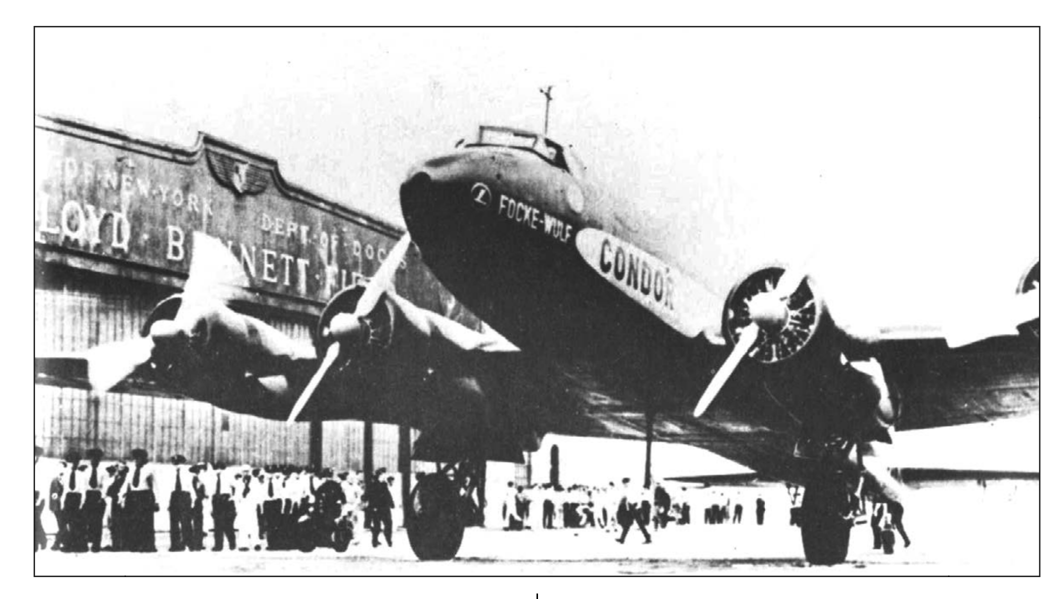
ским ВВС. Соответственно поменяли и бортовое обозначение – на DX177. Трофей предполагалось применять для подготовки пилотов четырехмоторных машин. Вновь в воздух он поднялся лишь 12 июля 1941 г., но этот полет оказался последним: при посадке машина получила повреждения, устранить которые ввиду отсутствия запчастей не представлялось возможным. В итоге, бывшую «Данию» сдали на слом.

«Ютландия» тем временем вернулась к обычной работе – 16 августа 1940 г. она вновь вышел на линии, обслуживавшиеся DDL. Естественно, о полетах в Англию пришлось забыть – главными стали маршруты, связывавшие Данию с Германией и нейтральной Швецией. 26 января 1945 г. самолет выполнил последний полет по маршруту Берлин–Копенгаген–Мальме, где и остался из-за неисправности двигателя. Вполне возможно, что авария была инсценирована самим экипажем, поскольку 9 мая, сразу же после капитуляции Третьего рейха, «Ютландия» совершила пробный полет в Стокгольм, а на следующий день вернулась в Копенгаген. С 24 мая 1945 г. самолет вновь начал регулярные рейсы. Для него, так же, как и для «Дании», роковым оказался английский аэродром – 4 сентября 1946 г. при посадке в Нортхолте у OY-DEM подломилась стойка хвостового колеса. Полученные повреждения хвостовой части фюзеляжа оказались столь серьезными, что самолет решили не восстанавливать.

Но вернемся в 1938 год. Серьезной демонстрацией возможностей нового лайнера стал рекордный перелет FW 200V1 в США. Для этого рейса самолет соответствующим образом подготовили, смон-



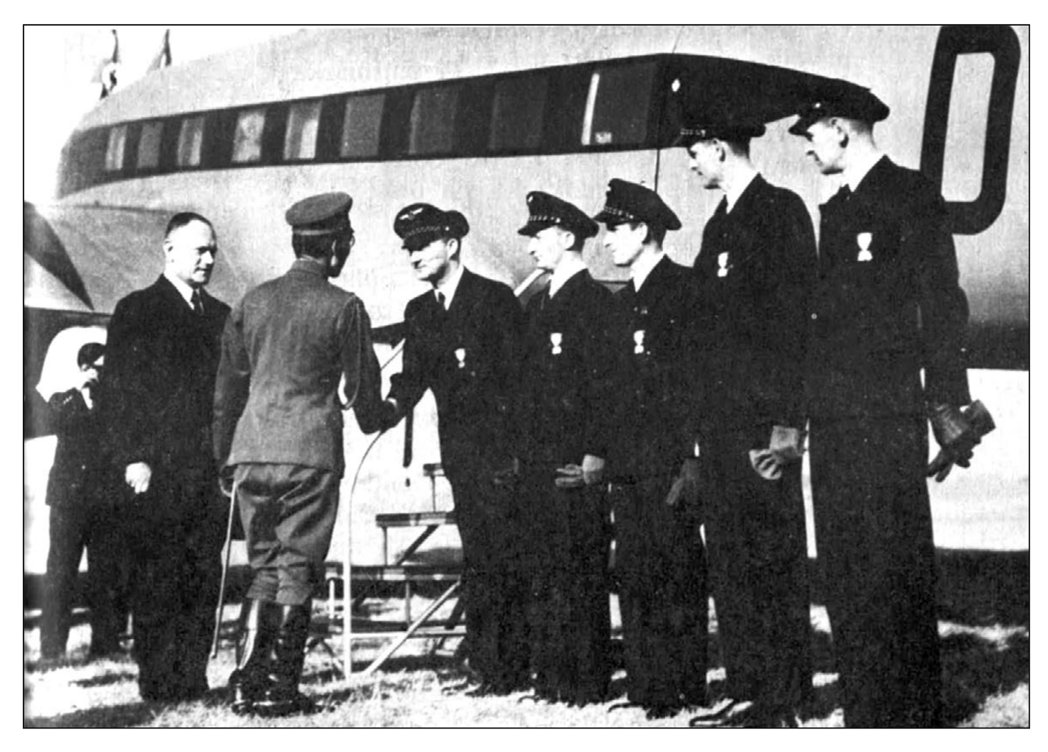
Датский FW 200Ka-1 в окраске, введенной после начала Второй мировой войны



FW 200V1 на нью-йоркском аэродроме Флойд Беннетт Филд

тировав новые двигатели BMW 132L (750 л.с.), а внутри фюзеляжа установили дополнительные топливные баки, доведя запас топлива на борту до 10 000 л. Переделанная машина получила и новую регистрацию – D-ACON.

10 августа 1938 г. в 20:05 «Кондор» поднялся с аэродрома Берлин-Штаакен? чтобы спустя чуть более суток приземлиться в Нью-Йорке, на аэродроме Флойд Беннет Филд. Несмотря на неблагоприятную погоду (скорость встречного ветра достигала 80 км/ч), самолет смог без посадки преодолеть 6371,3 км со средней скоростью 255,499 км/ч. Во время обратного рейса 13–14 августа ветер дул «в спину», и экипажу, возглавляемому флюг-капитаном (звание в германской гражданской авиации) Альфредом Хенке (Alfred Henke), удалось уложиться в 19 часов 55 минут. Средняя скорость при этом составляла 320,919 км/ч. Такая реклама стиму-



Экипаж «Кондора» после рекордного перелета. Токио, 1938 г.



Слева и внизу: ***Печальное завершение карьеры – вынужденная посадка FW 200V1 на мелководье у Манилы***

лировала интерес к новой машине среди потенциальных покупателей из Нидерландов, стран Южной Америки и особенно – Японии. С прицелом на дальневосточный рынок фирма «Фокке-Вульф» организовала ещё один рекордный перелет из Берлина в Токио, продолжавшийся с 28 по 30 ноября 1938 г. Экипаж вновь возглавил Альфред Хенке. Естественно, расстояние в 13 844 км преодолеть на одной заправке было невозможно, поэтому перелет совершался с тремя промежуточными посадками – в Басре, Карачи и Ханое. Продолжительность рейса составила 46 часов 18 минут (чистого летного времени – 42 часа). Увы, на обратном пути FW 200V1 был потерян – 6 декабря 1938 г. из-за выработки топлива ему пришлось совершить вынужденную посадку на мелководье около Манилы (Филиппины). Экипаж сумел спастись, да и сам самолет был почти цел, но при попытке поднять его из воды неправильно закрепленные тросы нанесли такие повреждения носовой части «Кондора», что его решили не восстанавливать. Самое обидное, что причиной вынужденной посадки стало не исчерпание запасов бензина, а ошибка бортмеханика, забывшего открыть краны на магистралях, соединявших фюзеляжные баки с крыльевыми (от которых и запитывались двигатели).





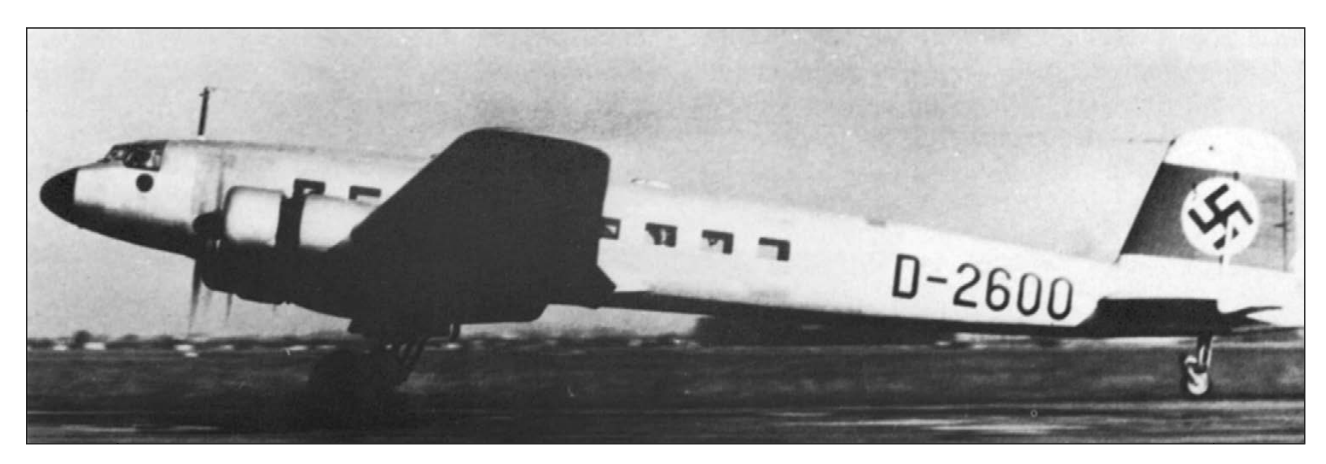
Пока FW 200V1 завоевывал репутацию в рекордных полетах, второй прототип в июне 1938 г. вышел на регулярные линии «Люфтганзы». В июле к нему присоединился первый серийный самолет – «Саарланд», а в августе – ещё одна машина, получившая название «Нордмарк» (D-AMHC). В 1939 г. парк «Люфтганзы» пополнился ещё четырьмя FW 200A-0 – «Фрисланд» (D-ARHW; принят 13 января), «Гольштейн» (D-ASBK; 13 февраля), «Поммерн» (D-AXFO; 26 апреля) и «Курмарк» (D-ABOD; 15 августа).

Народ приветствует фюрера – Гитлер также пользовался услугами «Кондора»



Ещё один FW 200A-0 (иногда обозначаемый также как FW 200V3; WNr. 3099) с гражданской регистрацией D-ARVU и названием «Остмарк» передали в распоряжение рейхсминистерства авиации. Самолет переделали в личную машину фюрера. Дополнительное оборудование включало, в частности, кресло с парашютом, предназначенное для спасения «первого пассажира». В случае необходимости столик, находящийся перед креслом, складывался и поднимался вверх, а в полу салона открывался люк, через который должно было вывалиться кресло с фюрером. В спинке кресла находился парашют с устройством принудительного раскрытия. После испытаний в Рехлине этот самолет 19 октября 1939 г. передали в Летный отряд фюрера (Fliegerstaffel des Führers), присвоив новую регистрацию и название – D-2600 «Иммельман III». В тот же отряд попал ещё один FW 200A-0, правда, в стандартном исполнении – D-AVCH «Гренцмарк». Именно на этой машине 22 августа 1939 г. прилетел в Москву министр иностранных дел Германии Иоахим фон Риббентроп (Joachim von Ribbentrop) для подписания «пакта Молотова–Риббен-

FW 200A-0 (D-2600) – личный самолет Гитлера



тропа». Этим же самолетом пользовался и Адольф Гитлер во время своего визита на фронт в Польше в сентябре 1939 г. 23 декабря 1941 г. «Гренцмарк» был разбит во время вынужденной посадки на аэродроме Орел. В последнем полете самолет вез для солдат Восточного фронта «рождественские подарки фюрера». Карьера «Иммельмана III» оказалась гораздо более долгой – в июле 1944 г. он был уничтожен во время налета союзнической авиации.

Летом 1939 г. два FW 200A-0 «Люфтганза» передала своей бразильской «дочке» – авиакомпании «Синдикато Кондор». После этого «Поммерн» и «Гольштейн», прибывшие в Южную Америку с интервалом ровно в один месяц (29 июня и 29 июля), получили бразильскую регистрацию и имена – соответственно, PP-CBI «Абаитара» и PP-CBJ «Арумани». Обе машины обслуживали линии, связывавшие Рио-де-Жанейро с Буэнос-Айресом и Порту-Аллегре, завоевав популярность и уважение, как у своих экипажей, так и среди пассажиров. 19 августа 1941 г. авиакомпания «Синдикато Кондор» была переименована в «Крузейро ду Сул», а немецкий персонал интернировали, заменив бразильцами. Вскоре пришлось заменить и «сердца» у обоих «фокке-вульфов»: взамен немецких моторов BMW 132 установили американские «Пратт энд Уитни» «Хорнет». В таком виде самолеты эксплуатировались до 1950 г., когда и были списаны.

Весной 1939 г. «Фокке-Вульф» подписала контракт с японо-маньчжурской авиакомпанией «Даи Ниппон» на поставку пяти FW 200 (WNr. 0011, 0012, 0017, 0018 и 0019). Два «Кондора» заказала финская «Аэро O/Y». Эти машины (WNr. 0009 и 0010) успели даже получить финляндские регистрационные номера и названия – OH-CLA «Карьяла» и OH-CLB «Петсамо». Велись переговоры и с Нидерландами на предмет продажи пяти машин. Идя навстречу пожеланиям заказчиков, фирма проектировала новый гражданский вариант FW 200B с усиленным фюзеляжем и основными стойками шасси со спаренными колесами. Для модификации FW 200B-1 предусматривались двигатели BMW 132Dc (800 л.с.), для FW 200B-2 – BMW 132H (830 л.с.) с трехлопастными винтами «Гамильтон-Стандарт» диаметром 3,30 м. Специально для зарубежных заказчиков проектировались самолеты FW 200D-1 и D-2 – аналоги модификаций B-1 и B-2, но с увеличенным запасом топлива и американскими моторами «Пратт энд Уитни» S1EG «Хорнет» (760 л.с.). Однако вскоре после начала Второй мировой войны все эти работы были свернуты. Впоследствии эти обозначения были использованы для других вариантов «Кондоров».



Пассажиром «Кондора» довелось побывать и Б. Муссолини



Один из бразильских «Кондоров»

***Справа и на стр. 23:* Детали интерьера «Кондора» D-2600**

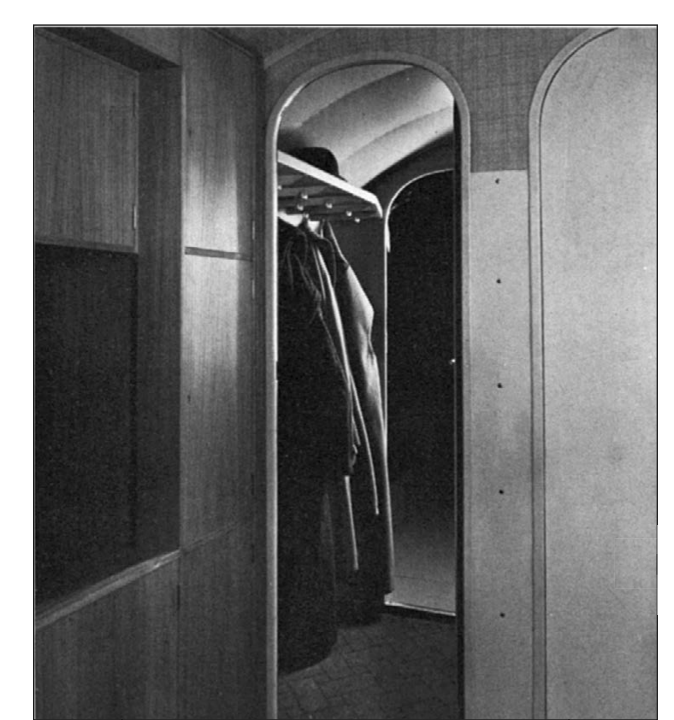
***Внизу:* «Кондор» в зимней камуфляжной окраске**








RAUCHER



«Кондоры» летят на войну

26 августа 1939 г. в рамках всеобщей мобилизации «Люфтганза» вынуждена была радикально ограничить пассажирские рейсы, передав большинство самолетов (вместе с экипажами) в состав эскадры специального назначения (транспортной) KG z.b.V 172, которую возглавил уже упоминавшийся директор «Люфтганзы» Карл-Август фон Габленц, имевший звание майора резерва. Четырехмоторные самолеты свели в отряд 10./KG z.b.V 172, вскоре переименованный в 4./KG z.b.V 172. Командовал отрядом гауптман резерва Отто Бауер (Otto Bauer) – гражданский пилот, имевший большой опыт полетов на тяжелых самолетах, в т.ч. и гигантском «Юнкерсе» G.38. Интересно, что одного немецкого «Кондора» война застала за границей – самолет D-ADHR «Саарланд» 31 августа вылетел в регулярный рейс из Гамбурга через Копенгаген и Гётеборг в Осло. На следующий день, незадолго до полудня, «Саарланд», выполнявший обратный рейс, совершил плановую посадку на аэродроме Каруп (Копенгаген). Однако к тому времени в Германии в связи с начавшейся войной был введен полный запрет на полеты гражданских самолетов над территорией страны. Вечером 1 сентября «Саарланд» перелетел в Стокгольм, а 2 сентября смог, наконец-то вернуться в Германию – чтобы тут же быть мобилизованным и включенным в отряд 10./KG z.b.V 172.

Во время польской кампании «Кондоры» выполнили примерно полтора десятка вылетов, снабжая быстро продвигавшиеся вперед части вермахта. Когда же судьба Польши была решена, часть транспортных самолетов была демобилизована, и с 20 сентября 1939 г. FW 200A «Люфтганзы» вновь вернулись на регулярные линии. Вернулись – но не все. Ещё в августе 1939 г. FW 200V2 («Вестфален») поступил в распоряжение испытательного центра в Рехлине. Там под руководством инженера Фрица Клемма (Fritz Klemm) машину оборудовали аэрофотоаппаратами, после чего передали в «команду Ровеля» – специальную часть, занимавшуюся дальними разведывательными полетами.

FW 200A на норвежском аэродроме



Теодор Ровель (Theodor Rowhel; 1894-1978) по праву считается организатором дальней воздушной разведки в люфтваффе. Во время Первой мировой войны он служил в кайзеровской авиации, совершая, в частности, полеты над Англией. В 20-е гг. на своем частном самолете Ровель занимается аэрофотосъемкой, став пионером высотного фотографирования (с высоты до 4000 м). А если учесть, что именно он 26 мая 1929 г. установил на «Юнкерсе» W.34 мировой рекорд высоты полета (12 739 м), то интерес к Ровелю со стороны германских военных становится вполне понятным. В 1930 г. он начинает выполнять задания абвера, совершая разведывательные полеты вдоль границ с Польшей, а иногда – углубляясь в воздушное пространство сопредельного государства. К 1934 г. в распоряжении Ровеля было уже пять самолетов и несколько опытных пилотов. Его организация проходила в документах под невинным названием «Hansa-Luftbild Erprobung» – «Ганза – организация для испытаний аэрофотографии». В том же году Ровель официально вернулся в вооруженные силы, а группа перебралась из Киля в Берлин-Штаакен и вскоре изменила название на Versuchstelle für Höhenflüge (V.f.H) – Опытный отдел высотных полетов. В 1936 г. отдел официально вошел в состав люфтваффе, вновь сменив название – на Fliegerstaffel z.b.V. (авиаотряд особого назначения). Но, несмотря на все переименования, неофициально эта часть всегда оставалась «командой Ровеля».


Теодор Ровель

Доступ к неограниченным финансовым ресурсам люфтваффе открыл для Ровеля новые возможности – он рекрутировал наиболее опытных пилотов, заказывал специальные модификации самолетов-разведчиков, а фирма «Цейсс» вела по его заказу разработку инфракрасной фотопленки и соответствующих АФА. К началу Второй мировой войны «команда Ровеля» разрослась до трех отрядов, сменив название на Fernaufklärungsgruppe des Oberbefehlshabers der Luftwaffe (Aufkl.Gr. OB der Lw.) – Дальнеразведывательная группа верховного командования люфтваффе. В январе 1941 г., специально для ведения разведки против СССР, сформировали четвертый отряд. В декабре 1943 г. оберст Ровель подал в отставку, а группа была реорганизована в эскадру KG 200.

29 августа в Рехлин прибыл ещё один «люфтганзовский» «Кондор» – «Нордмарк», также поставленный на переоборудование в фоторазведчики. Одновременно на заводе «Фокке-Вульф» начали переделку практически готового прототипа серии FW 200B – FW 200V4 (WNr. 0001). Самолет получил новое обозначение FW 200V10, а помимо двух аэрофотоаппаратов Rb 50/30 на нем было установлено и оборонительное вооружение – пять 7,92-мм пулеметов MG 15 (один на верхней подвижной установке, два в окнах по бортам фюзеляжа и два в подфюзеляжной гондоле – именно эта машина стала первым «Кондором», по-


Фоторазведчик FW 200V10

лучившим такую гондолу). Однако карьера FW 200V10 оказалась короткой. 23 ноября 1939 г. он должен был отправиться в свой первый разведывательный полет, целью которого была база британского флота Скапа-Флоу. При взлете с аэродрома Евер у «Кондора» отказали оба правых двигателя, и машина, не успев набрать высоту, разбилась. Экипаж, возглавляемый гражданским пилотом – флюг-капитаном Мартином Кёнигом (Martin König), к счастью, отделался лишь царапинами и ушибами.

Весной 1940 г. вермахт интенсивно готовился к операции «Везерюбунг» – оккупации Дании и Норвегии. Уже на стадии подготовки к ней привлекли «Кондоры» – такой самолет из «команды Ровеля» 8 марта совершил разведывательный полет в район Нарвика, привезя многочисленные ценные фотоснимки. А для обеспечения десантной операции пришлось вновь мобилизовать самолеты «Люфтганзы». FW 200A свели в отряд 4./KG z.b.V. 107, командиром которого назначили обер-лейтенанта Альфреда Хенке – того самого, который «на гражданке» пилотировал «Кондор» в рекордных полетах Берлин–Нью-Йорк и Берлин–Токио. Нужда в транспортных самолетах была столь острой, что помимо трех гражданских FW 200 («Саарланд», «Фрисланд» и «Курмарк») в отряд передали и две машины, ранее переоборудованные в фоторазведчики. В первый день операции, 9 апреля 1940 г., «Кондоры» перевозили личный состав 324-го пехотного полка из Ноймюнстера в Осло, а на следующий день доставляли туда же боеприпасы с аэродрома Гамбург-Фюльсбюттель. С 13 апреля FW 200 действовали уже из захваченного Осло, снабжая горных егерей в Нарвике. При этом грузы в контейнерах сбрасывались на парашютах. Бывшие фоторазведчики оказались лучше приспособленными для этой цели – после демонтажа аэрофотоаппаратов остались люки в полу, через который сбрасывать контейнеры было гораздо удобнее, чем через боковые двери. Другие «Кондоры» отряда 4./KG z.b.V. 107 в экстренном порядке также были оборудованы подобными люками. Работы выполнили мастерские «Люфтганзы» на берлинском аэродроме Штаакен.

11 апреля 1940 г., сразу после начала норвежской кампании, люфтваффе конфисковали два самолета FW 200Kb-1 (заводские номера WNr. 0009 и 0010), строившихся по финскому заказу. Предполагалось переделать их в боевой вариант FW 200C, однако уже 13 апреля ввиду критической ситуации немецких частей в Нарвике и необходимости наладить их снабжение, было решено эту пару «Кондоров» экстренно достроить как невооруженные транспортники. Правда, в состав транспортной авиации эти машины вошли только в июне 1940 г., уже после завершения норвежской кампании. Они были

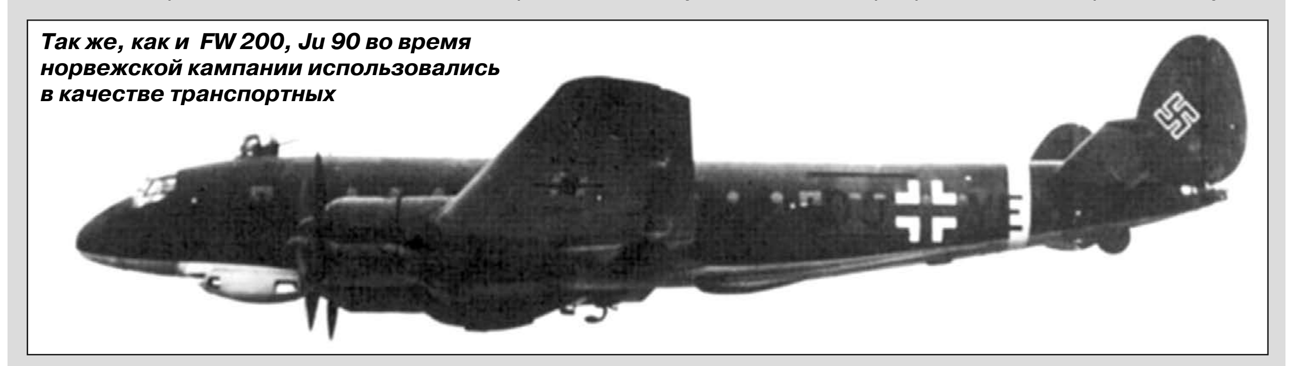
В ходе норвежской кампании «Кондоры» использовались в основном как транспортные



достроены в варианте FW 200D-1, отличавшемся от FW 200A рядом деталей, в частности – наличием устройств для буксировки десантных планеров. После расформирования отряда 4./KG z.b.V. 107 самолеты FW 200D-1 передали в состав KG z.b.V. 172. Затем обе машины вернули в гражданскую авиацию, но в ноябре 1940 г. вновь мобилизовали. Самолет WNr. 0009 передали группе I/KG 40 для использования в качестве учебного. Но едва машина прибыла на аэродром базирования Бордо, как уже 23 ноября была уничтожена в ходе налета английской авиации. Ненадолго пережил её и WNr. 0010. Этот экземпляр передали транспортному отряду 2./KG z.b.V. 108, базировавшемуся в Норвегии. 14 декабря 1940 г. при посадке на аэродром Гардермуен он разбился.

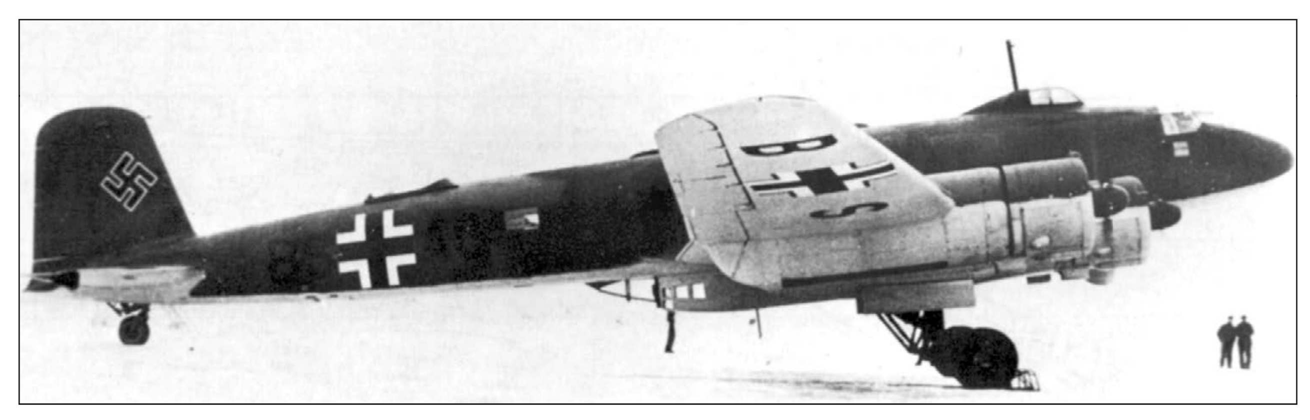
Осенью 1940 г. возобновились поставки «Кондоров» для «Люфтганзы», получившей три самолета модификации FW 200D-2. Первый из них – D-AWSK «Рейнланд» (WNr. 0019) – был передан 11 сентября и впоследствии использовался для обеспечения работы комиссии по перемирию с Францией. В частности, он совершал рейсы в Северную и Западную Африку, возвращая на родину интернированных там немецких граждан. В рамках этой операции самолеты «Люфтганзы» преодолели свыше 130 тыс. км, перевезя 561 пассажира, более 26 тонн различных грузов и 980 кг почты. Две другие машины, переданные заказчику в октябре 1940 г., – D-ACWG «Гольштейн» (WNr. 0020) и D-AMHL «Поммерн» (WNr. 0021) – заместили экземпляры, переданные в 1939 г. в Бразилию.

Конкурент FW 200 – самолет Ju 90 – в 1938–1940 гг. прошел практически такой же путь: служба на линиях «Люфтганзы», а затем – мобилизация и использование в люфтваффе в качестве транспортных. В отряде 4./KG z.b.V. 107 в ходе операции «Везерюбунг» действовало пять гражданских Ju 90, перебрасывавших личный состав и грузы в Норвегию. 12 апреля один из самолетов получил повреждения, потерпев аварию на взлете. 15 апреля Ju 90 сбрасывали боеприпасы и теплое обмундирование для горных егерей, сражавшихся под Нарвиком. Впоследствии Ju 90 вернули авиакомпании, но в мае 1941 г. у «Люфтганзы» вновь забрали три Ju 90, причем вместе с экипажами – транспортные самолеты большой дальности понадобились для обеспечения перевозок в Ирак, где вспыхнул пронацистский мятеж Рашида Али. Помимо этого, два Ju 90 использовались в качестве буксировщиков тяжелых десантных планеров Me 321. В феврале–мае 1942 г. все имеющиеся в строю Ju 90 (как военные, так и все ещё остававшиеся у «Люфтганзы») привлекались для снабжения окруженных соединений вермахта под Демянском. В ноябре 1942 г. они участвовали в переброске частей вермахта в Тунис.



Так же, как и FW 200, Ju 90 во время норвежской кампании использовались в качестве транспортных

В феврале 1941 г. все «Кондоры», ещё остававшиеся у «Люфтганзы», окончательно забрали люфтваффе. В мастерских аэродрома Берлин-Штаакен их оборудовали дополнительными топливными баками, а машины WNr. 0020 и 2994 получили ещё и аэрофотоаппараты Rb 20/30 и Rb 50/30 (пулеметное вооружение и бомбодержатели не устанавливались). Самолет WNr. 0020 передали в отряд 3./KG 40. Именно эта машина, пилотируемая командиром отряда гауптманом Бернгардом (Bernhard), 27 марта 1941 г. совершила уникальный по длительности и сложности полет, имевший целью разведку ледовой обстановки в Датском проливе. Взлетев из норвежского Ставангера, «Кондор» прошел у Фарерских островов и Исландии. Достигнув



FW 200C-1 (V11) во время испытаний. Зима 1939–1940 гг.

побережья Гренландии, Бернгард сделал несколько заходов на бреющем над селением Скоребизунд, вызвав немалый переполох среди местных жителей. После этого машина легла на обратный курс, и через 17 часов полета, преодолев в воздухе более 5000 км, благополучно приземлилась на аэродроме Тронхейм. Однако 13 апреля 1941 г. самолет WNr. 0020 был уничтожен британской авиацией на аэродроме Бордо-Мериньяк.



Подготовка «Кондора» к вылету

Большинство бывших самолетов «Люфтганзы» в апреле 1941 г. попало в запасный отряд эскадры KG 40 (Ergänzungsstaffel KG 40), дислоцировавшийся в Люнебурге. Туда передали машины WNr. 0019, 2893 и 2994. Поначалу самолеты летали со старой гражданской регистрацией, лишь в июне смененной на номера люфтваффе. 15 июня 1941 г. вследствие пожара двух правых моторов на аэродроме Ольборг-Вест (Дания) погиб самолет WNr. 2893. После развертывания запасного отряда в группу IV/KG 40 оставшиеся в 40-й эскадре «Кондоры» передислоцировались в Лехфельд, войдя в состав 10-го отряда указанной группы. Машина WNr. 0019 4 мая 1942 г. была передана в состав транспортной группы III/KG z.b.V. 1, дислоцировавшейся в Лечче на юге Италии. Оттуда самолет совершал рейсы со снабжением в Бенгази (Ливия). Во время одного из таких ночных полетов из-за грозы и исчерпания запасов топлива пилот решил совершить вынужденную посадку на воду у греческого острова Сакинтос. Увы, посадка оказалась неудачной – все три члена экипажа погибли.

В июле 1943 г. FW 200D-2c «Поммерн», использовавшийся фирмой «Фокке-Вульф» в качестве курьерского и транспортного, вернули «Люфтганзе» для обслуживания международных авиалиний. Поначалу он работал на трассе № 7 Берлин–Копенгаген–Осло, а затем был переведен на линию № 22, связывающую Германию с Испанией. Вечером 27 сентября 1944 г. «Поммерн» взлетел с аэродрома Штутгарт-Эхтердинген и отправился в очередной рейс, которому суждено



Перед полетом. На заднем плане – FW 200C-3/U5, отличающийся башней с 20-мм пушкой на верхней передней позиции

было стать последним. Маршрут полета пролегал вдоль швейцарской границы на высоте 1500 м. В 20:30 в районе Доле-Дижон (Франция) «Кондора» атаковал ночной истребитель «Бристоль» «Бофайтер» из американской 415-й эскадрильи, пилотируемый капитаном Гарольдом Ф. Аугспрургером (Harold F. Augsprurger). Промахнуться по огромному силуэту «Кондора» было невозможно. Прицельная очередь из бортового оружия попала в правое крыло «фокке-вульфа», и самолет рухнул на землю у городка Сен-Николя, похоронив под своими обломками экипаж в составе трех человек и пять находившихся на борту пассажиров. Мэр Сен-Николя вспоминал: «27 сентября 1944 года около 21:20 [время среднеевропейское; экипаж «Бофайтера», уничтожившего «Кондор», зафиксировал «островное», британское время] услышали звуки пулеметных очередей и рев моторов; затем увидели горящий самолет, разбившийся примерно в 100 метрах от северной окрестности города. На следующий день мы нашли остатки самолета, почти полностью зарывшегося в болотистый грунт. Американские солдаты, дислоцировавшиеся в Дижоне, осмотрели остатки и затем убрались восвояси. Лишь через день мы нашли поблизости тело, которое ударом выбросило из самолета. Похоронили его вместе с другими обгоревшими останками на местном кладбище».

11 июля 1944 г. «Люфтганзе» вернули «Фрисланд» – FW 200A-0 WNr. 2994. С 31 июля по 14 октября он работал на испанской трассе, а 30 октября вышел на линию № 8 Берлин–Стокгольм. Однако утром 29 ноября «Фрисланд» был потерян. В 9:10 самолет стартовал с аэродрома Берлин-Темпельхоф для очередного рейса в Стокгольм. На борту находились четыре члена экипажа и шесть пассажиров. В 10:05 лайнер, шедший на высоте 350 м над морем, вышел из зоны ответственности диспетчерского центра Штеттин и установил связь с аналогичным центром в Мальмё, сообщив, что через 20 минут пересечет береговую черту Швеции. В 10:19 бортрадист «Фрисланда» запросил курс на радиомаяк Мальмё – и с этого момента связь с самолетом оборвалась. А в 10:25 наблюдатель с морского маяка Фальстербо уви-

дел горящий самолет, упавший в море примерно в 9 км от Мааклёппен. Считается, что «Фрисланда» сбили по ошибке зенитчики немецкого патрульного корабля.

После потери «Фрисланда» «Люфтганза» осталась без «Кондоров». Однако для работы на дальних линиях, даже в последние месяцы существования Третьего рейха, остро требовались новые лайнеры. Поэтому уже в ноябре 1944 г. началось переоборудование в пассажирские машины трех самолетов FW 200C-3, получивших гражданские регистрации D-ASHG, D-ASHH и D-AARB. Первый из них с 16 января 1945 г. работал на линиях № 9 Берлин–Мюнхен–Милан и № 17 Берлин–Прага–Вена. Он был уничтожен 24 марта 1945 г. во время налета авиации союзников на аэродром Мюнхен-Рием. Вторая машина (WNr. 0037), получившая, кроме регистрации, ещё и название «Гессен», в ночь с 11 на 12 апреля 1945 г. выполнила рейс из Берлина через Мюнхен в Барселону. В столицу Германии она вернулась только 20 апреля, чтобы на следующий вечер вылететь в Мюнхен. На борту «Гессена» находилось три члена экипажа и 17 пассажиров, включая членов персонала «Люфтганзы» и четырех испанских дипломатов, эвакуируемых из осажденного Берлина. В 21:40 самолет прошел на малой высоте над аэродромом назначения и начал заход на посадку, описывая широкую дугу с юго-востока. Последнее сообщение с борта «Гессена» гласило: «Садимся через 10 минут». Однако в 21:45, за каких-нибудь пять минут до посадки, самолет разбился в лесу у Пизенкофена и сгорел. Третья машина – D-AARB «Рейнланд» – эксплуатировалась до конца войны. Капитуляция Германии застала её на аэродроме Покинг в Баварии.

Немногочисленные «Кондоры» «Люфтганзы» работали на пассажирских линиях вплоть до последних дней войны



11 апреля 1945 г. «Люфтганзе» передали ещё один «Кондор» – FW 200C-4 (WNr. 0111), получивший регистрацию D-ASVX и название «Тюринген». До 20 апреля он трижды преодолел трассу № 7 Берлин–Копенгаген–Осло. 21 апреля в 16:00 «Тюринген» вылетел в очередной рейс, прибыв в Осло согласно расписанию. Однако запланированный на 24 апреля обратный рейс не мог быть выполнен – персонал «Люфтганзы» к тому времени уже оставил аэродром Берлин-Темпельхоф. На следующий день «Тюринген» слетал по маршруту Осло-Копенгаген-Варнемюнде и обратно. Ещё один рейс по тому же маршруту был выполнен 27–28 апреля. 2 мая самолет приземлился на аэродроме Фленсбург-Вейхе, ставшем после падения Берлина главной базой «Люфтганзы». В тот же день самолет с промежуточными посадками в Копенгагене и Ольборге прилетел в Осло. А 4–5 мая он выполнил последний рейс по маршруту Осло–Копенгаген–Ольборг–Фленсбург. Как видим, несмотря на нехватку топлива и полное господство в воздухе авиации противника, самолеты «Люфтганзы» даже в последние недели существования Третьего рейха совершали регулярные рейсы.

Варианты развития

Несмотря на войну, конструкторы «Фокке-Вульфа» продолжали разработку более совершенных гражданских вариантов «Кондора». Модификация под обозначением FW 200L-1 должна была получить моторы «Брамо» 323R-2 «Фафнир» (1000 л.с.), новое шасси и другие усовершенствования. Прототипом этого варианта должен был стать FW 200V14, но достроить его так и не удалось – все усилия были обращены на военные модификации.

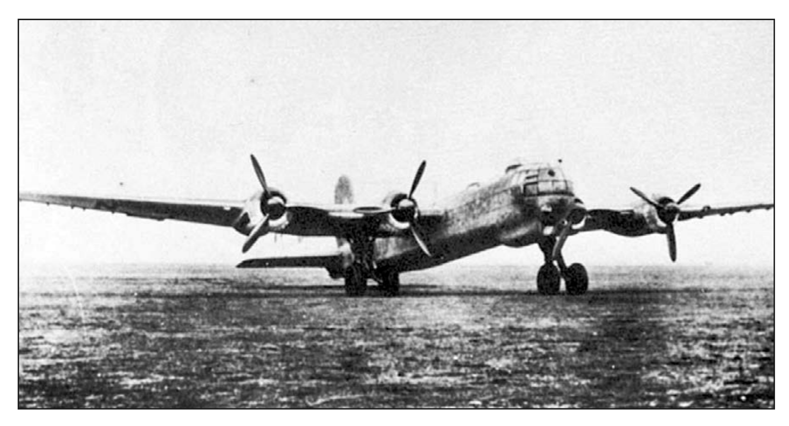
Ещё более продвинутым гражданским самолетом должен был стать FW 300, разработка которого началась в 1941 г. Машина, позиционировавшаяся как замена FW 200, своим обликом напоминала «Боинг» 377 «Стратокрузер». Предусматривалось снабдить самолет герметичной пассажирской кабиной вместимостью 50 человек. В качестве силовой установки рассматривались новые 24-цилиндровые двигатели жидкостного охлаждения Jumo 222A/B (2500 л.с.), а в случае их неготовности или недоступности – менее мощные 12-цилиндровые DB 603E (1850 л.с.). Но военная обстановка отнюдь не способствовала реализации этого проекта, и в 1942 г. Курт Танк получил указание перепроектировать FW 300 в дальний морской разведчик. В таком облике экипаж самолета должен был состоять из восьми человек, размещенных в единой герметичной кабине. Оборонительное вооружение – дюжина 20-мм пушек MG 151/20 – размещалось в шести спаренных установках с дистанционным управлением. Обычное бомбовое вооружение не предусматривалось – в свете усиления ПВО конвоев его признали неэффективным, но на подкрыльевых узлах FW 300 мог нести управляемые авиабомбы. Однако и в военной ипостаси FW 300 не был воплощен в металл.

Параллельно с доработкой FW 300 в военный вариант, Курт Танк вел проектирование ещё более тяжелой машины, находившейся в том же классе, что и «Америка-бомберы» Me 264 и He 277. Задание на разработку самолета, получившего впоследствии обозначение Ta 400, было получено от рейхсминистерства авиации 22 января 1942 г., однако ввиду загруженности конструкторского бюро «Фокке-Вульфа» более приоритетными работами полномасштабное проектирование началось только в 1943 г. Ведущую роль в разработке играло «дочернее» конструкторское бюро «Фокке-Вульфа» в пригороде Парижа Шатильон-су-Баньи, где работали французские инженеры. К разработке ряда узлов в качестве субподрядчиков привлекли не только немецкие, но и французские и итальянские фирмы.

В отличие от прежних тяжелых самолетов Курта Танка (FW 200 и нереализованного FW 300), Ta 400 должен был иметь не четыре, а шесть двигателей. В качестве основного варианта силовой установки рассматривались 14-цилиндровые моторы воздушного охлаждения BMW 801D (1700 л.с.), запасного – DB 603. Ещё одним визуальным отличием являлась конструкция хвостового оперения – двухкилевого, а не классического однокилевого, как на FW 200 и FW 300. Интересной была конструкция шасси, состоявшего из одной носовой стойки и четырех основных, располагавшихся под мотогондолами внутренних и средних двигателей. А под мотогондолами

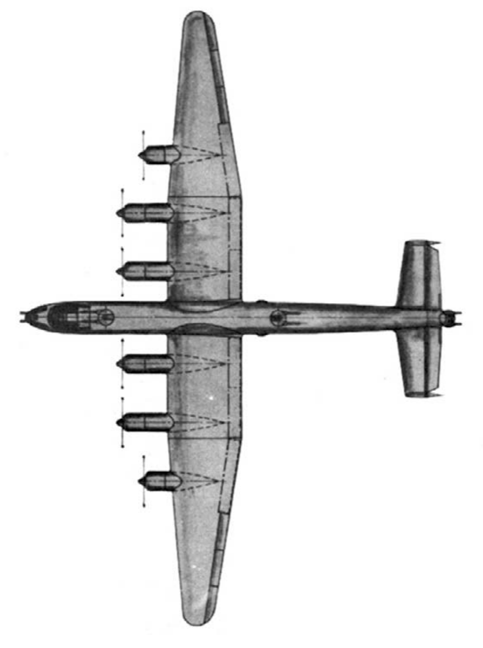


«Америка-бомбер» – Me 264



He 277

Шестимоторный Та 400 остался лишь в проекте



ценным бомбардировщиком. В хвостовой части располагались ещё три стрелковые установки: верхняя и нижняя с двумя пушками MG 151/20 и кормовая – с четырьмя такими орудиями. Здесь же находились отсеки аэрофотоаппаратов, радиоаппаратуры и другого оборудования. Экипаж Та 400 должен был состоять из девяти человек.

Крыло имело прямоугольный центроплан с постоянной толщиной профиля и трапециевидными консолями, имевшими небольшое поперечное V. В нем находилось 18 топливных баков – 12 между лонжеронами центроплана и 6 в консолях. Для подвески управляемого оружия класса «воздух–поверхность» (планирующих бомб и ракет) предусматривалась установка внешних держателей под крылом и фюзеляжем.

Проект Та 400 был весьма передовым для своего времени, что отмечали и конкуренты – так, Эрнст Хейнкель (Ernst Heinkel) указывал, что только самолет Танка является достойным соперником для его «Америка-бомбера» Не 277. Однако 15 октября 1943 г. рейхсминистерство авиации распорядилось свернуть работы по Та 400, поскольку он по трудо- и материалоемкости оказался хуже, чем Ме 264. Тем не менее Танк продолжил проектирование Та 400 – ещё в апреле 1944 г. он проводил совещание с представителями итальянской авиапромышленности по поводу участия в проекте. Но в конечном итоге Та 400 так и не был построен – все ограничилось лишь продувочной моделью.

внешних двигателей в процессе проектирования появилась пара дополнительных турбореактивных двигателей Jumo 004C – решение, «подсмотренное» американцами и в послевоенное время достаточно широко применявшееся на их бомбардировщиках и самолетах-заправщиках.

Носовая часть фюзеляжа Та 400, напоминающая Не 177, имела большую площадь остекления, обеспечивавшую идеальный обзор. Здесь находились рабочие места пилотов, штурмана, радиста и бортмеханика, а также две стрелковые башни: верхняя с двумя 20-мм пушками MG 151/20 и нижняя (в своеобразной «бороде» под передней частью кабины) со спаркой 13,2-мм пулеметов MG 131. Средняя часть фюзеляжа длиной около 9 метров имела цилиндрическую форму. Здесь располагались восемь топливных баков и бомбоотсек, рассчитанный на подвеску до 10 000 кг бомб – благодаря этому Та 400 должен был стать не только морским разведчиком, но и полно-

Расчетные характеристики самолетов FW 300 и Та 400

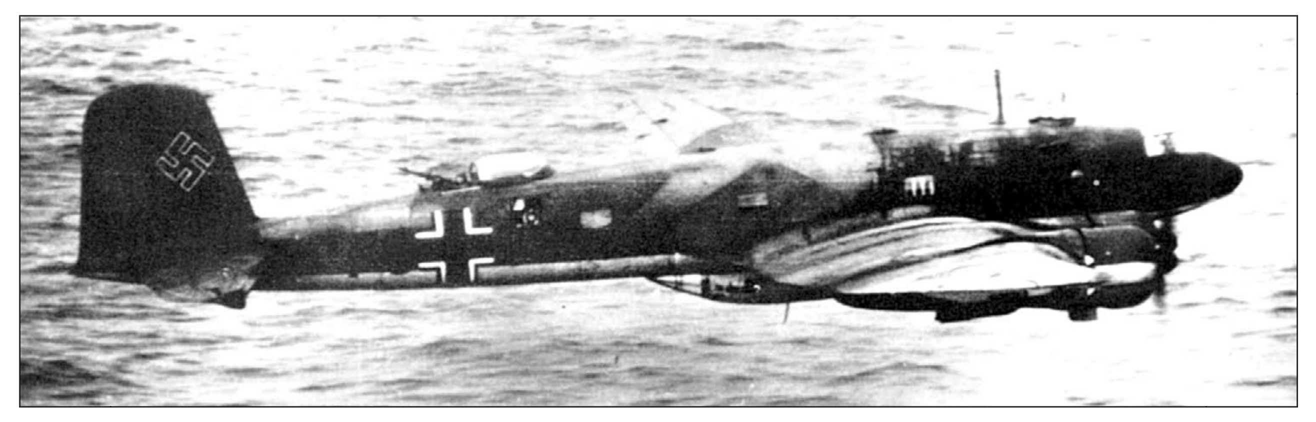
	FW 300	Та 400
Двигатели: тип количество x мощность, л.с.	 Jumo 222A/B 4x2500	 BMW 801D 6x1700
Размах крыла, м	46,20	46,0
Длина самолета, м	32,20	28,17
Высота самолета, м	5,60	6,0
Площадь крыла, кв. м	277	
Взлетная масса, кг	47500	59815
Максимальная скорость, км/ч	635	535
Дальность полета, км	9000	8000
Потолок, м		8900

«Каперский самолет»

1 августа 1939 г. в составе люфтваффе было создано новое объединение – 10-й авиакорпус, задачей которого в предстоящей войне должны были стать операции против британского флота и судоходства. Однако имевшиеся на вооружении двухмоторные бомбардировщики (не говоря уж об одномоторных «штуках») имели ограниченный боевой радиус, не позволяющий действовать на океанских коммуникациях. Поэтому 5 сентября 1939 г. один из офицеров штаба 10-го корпуса, гауптман Эдгар Петерсен (Edgar Petersen), прибыл в Бремен с целью выяснить возможность переделки находящихся в постройке планеров гражданских FW 200B в «каперские самолеты» (Kaperflugzeuge). Уже из самого термина было понятно, что целью «Кондоров» должны были стать в первую очередь не соединения Королевского флота, а торговые суда, следующие океанскими маршрутами. Петерсен осмотрел сборочную линию и переговорил с инженерами предприятия, сделав вывод, что переоборудование самолетов может быть произведено в течение восьми недель после получения соответствующего указания. Из Бремена Петерсен отправился в штаб 2-го воздушного флота (которому подчинялся 10-й авиакорпус), где доложил свои соображения. Петерсен предлагал все строившиеся FW 200B (начиная со второго экземпляра) переделать в разведывательно-ударный вариант и передать 10-му авиакорпусу. Предложение было одобрено, и после согласования с фирмой-производителем генерал-флюгцойгмейстер люфтваффе Ганс Йешоннек (Hans Jeschonnek) 18 сентября 1939 г. дал указание внести в план поставок люфтваффе коррективы, предусмотрев поставку 20 боевых самолетов FW 200C в период с ноября 1939 по август 1940 гг.

Прототипом военной модификации «Кондора» стал второй серийный FW 200B-1 (WNr. 0002), после переоборудования получивший обозначение FW 200V11. На машине установили подфюзеляжную гондолу, ставшую характерной чертой всех военных «Кондоров». Оборонительное вооружение состояло из шести 7,92-мм пулеметов MG 15: два смонтировали в носовой и кормовой частях гондолы, два – на верхних турелях и два (опционально) – в боковых окнах. Стрелковые точки имели литерные обозначения: A и B – передняя и задняя верхние, C и D – задняя и передняя в гондоле, E и F – правая и левая оконные. В гондоле организовали и бомбоотсек, правда, относительно небольшой – на четыре 250-кг бомбы SC 250. Альтернативно вместо бомб в отсеке можно было разместить два дополнительных топливных бака емкостью по 625 л. Ещё четыре такие же бомбы можно было разместить на наружной подвеске, на держателях ETC 250: два узла находились в месте стыка крыла с фюзеляжем и два – под внешними мотогондолами. Калибр бомб был выбран неслучайно – четвертьтонка вполне способна была нанести непоправимые повреждения торгово-

FW 200C из состава I/KG 40 в полете над морем на небольшой высоте



му судну. Для поражения тяжелых боевых кораблей могли понадобиться боеприпасы более крупного калибра, но «каперские самолеты» по определению должны были избегать подобных целей. Радиооборудование состояло из радиостанции FuG X, радиокомпаса Peil GV и устройства слепой посадки FuBl 1. На самолете установили 830-сильные моторы BMW 132H. Штатный экипаж составлял пять человек.

По образцу FW 200V11 достроили все находящиеся на сборочной линии FW 200B-1, выпустив 10 самолетов FW 200C-1. За ними последовали восемь машин модификации FW 200C-2 (WNr. 0014-0018 и 0022-0024), отличавшейся усиленными наружными бомбодержателями PVC (максимальная масса бомбовой нагрузки возросла с 2000 до 2900 кг), перенесенными под хвостовую часть мотогондол. Эти держатели сделали «мокрыми», подведя к ним топливную арматуру – теперь вместо бомб на них пожно было подвесить 300-л топливные баки. В носовой части подфюзеляжной гондолы появилась 20-мм пушка MG FF на подвижной установке «Икариа» вместо пулемета. Боекомплект орудия был достаточно большим – 300 снарядов (в 60-зарядных барабанных магазинах). Главным назначением пушечной установки являлось не противодействие вражеским истребителям (хотя и им вполне могло достаться, подвернись они под очередь), а подавление средств ПВО атакуемого судна – ведь союзники по мере сил старались вооружать привлекавшиеся для стратегических перевозок торговые суда, не говоря уж о военных транспортах. Также на FW 200C-2 изменили очертания капотов, стремясь устранить проявлявшиеся в ходе эксплуатации проблемы с охлаждением двигателей.

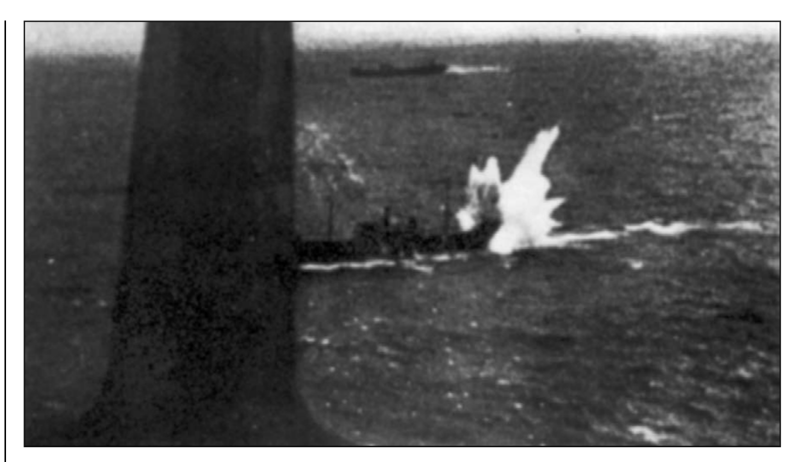
Мощность двигателей, устанавливаемых на первых сериях FW 200C, была явно недостаточной. Эту проблему постарались устранить на варианте FW 200C-3, прототипом которого стал самолет FW 200V13. Машина получила новые 9-цилиндровые моторы «Брамо» 323R-2 «Фафнир» (1000 л.с. с возможностью увеличения до 1200 л.с. за счет впрыска водно-метаноловой смеси). Усилению подверглась хвостовая часть фюзеляжа, а кресло пилота и рабочие места стрелков верхней хвостовой и обеих гондольных установок получили защиту из листов брони толщиной 8 мм. Максимальная бомбовая нагрузка ограничивалась 2100 кг – 12 50-кг (или 2 250-кг) бомб в бомбоотсеке подфюзеляжной гондолы, 2 500-кг бомбы под внешними мотогондолами и 2 250-кг – под крылом. При разведывательных полетах над морем с полной заправкой, как правило, брали только четыре 250-кг бомбы. Оборонительное вооружение оставалось прежним, но верхняя передняя установка получила более совершенную башню FW 19. Самолет получил развитое радиооборудование, включавшее основную радиостанцию FuG X, дополнительную коротковолновую радиостанцию, радиокомпас Peil GV, устройство для «слепых» полетов FuBl 1 и устройство опознавания «свой–чужой» FuG 25.

В течение 1941 г. построили 47 самолетов FW 200C-3. В рамках этой модификации существовало несколько подва-

Характерной чертой всех FW 200C являлась большая подфюзеляжная гондола, в которой размещались стрелковые установки и бомбоотсек



риантов, наиболее массовым из которых (21 машина) стал FW 200С-3/U4. Такие самолеты получили в верхней хвостовой установке (позиция В) 13,2-мм пулемет MG 131 (боекомплект 1000 патронов) вместо MG 15, бронированный топливный бак в подфюзеляжной гондоле, а также наружные узлы, приспособленные для подвески торпед. Шесть самолетов FW 200С-3/U2 (WNr. 0043, 0047-0050 и 0055) получили дополнительные топливные баки в подфюзеляжной гондоле и под крылом. Запас топлива на этой модификации составлял 10 350 л, а дальность полета достигала 6400 км. Другие варианты – FW 200С-3/U1, U3, U5, U6, U7, U8 и U9 – существовали в 1-2 экземплярах каждый, отличаясь составом оборудования и вооружения. В частности, FW 200С-3/U1 (WNr. 0052) использовался для испытаний торпед. FW 200С-3/U3 (WNr. 0064) оборудовался РЛС «Атлас-Эхолот». На FW 200С-3/U5 (WNr. 0095) в верхней носовой установке (позиция А) установили башню HD 151 с 15-мм пулеметом MG 151/15 (боекомплект 1000 патронов), а FW 200С-3/U6 имел на той же позиции башню DL 131 с 13,2-мм пулеметом MG 131. Самолеты FW 200С-3/U7 (WNr. 0226 и 0227) оборудовались станциями FuG 203 «Кель» III, служащими для наведения управляемых авиабомб «Хеншель» Hs 293. FW 200С-3/U8 использовался для испытаний стрелкового вооружения, а FW 200С-3/U9 (WNr. 0099) представлял собой вооруженный транспортный самолет для перевозки высокопоставленных лиц.

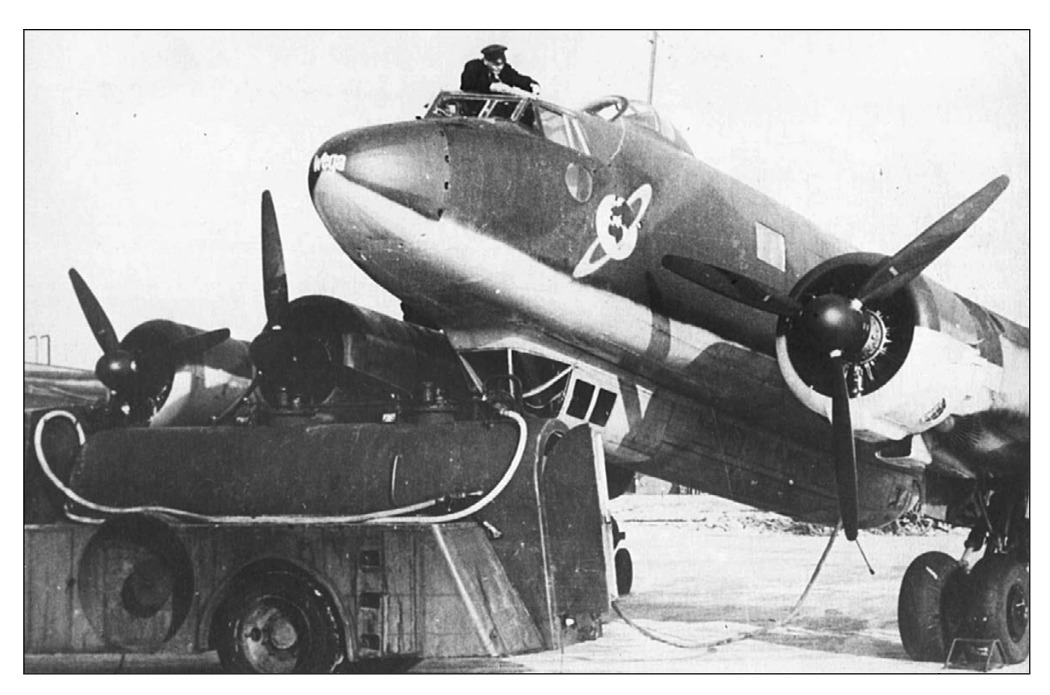


Суда конвоя под ударом «Кондора»

С февраля 1942 г. начались поставки самолетов FW 200С-4 (в общей сложности 94 машины, WNr. 0096-0098, 0100-0132, 0134-0190 и 0192-0200). Этот вариант, ставший самым массовым среди «Кондоров», «унаследовал» от предшественника планер и силовую установку, но получил более развитое радиооборудование и мощное вооружение. В частности, в перед-

Подготовка FW 200С к вылету

Заправка FW 200C из состава I/KG 40



ней верхней точке стояла башня HD 151 с 15-мм пулеметом MG 151, в носовой части гондолы – такой же пулемет либо 20-мм пушка MG 151/20, в задней верхней установке – MG 131, в хвостовой части гондолы и в боковых окнах остались MG 15. Новые установки позволили существенно усилить мощь оборонительного огня, но появление над фюзеляжем довольно габаритной башни привело к снижению максимальной скорости на добрых 30 км/ч. Максимальная масса бомбовой нагрузки осталась прежней – 2100 кг. Бомбовый прицел Lotfe 7H обеспечивал прицельное бомбометание с высоты до 3000 м.

Часть самолетов FW 200C-4 оборудовались радарами. Первоначально применялись РЛС FuG 216 «Нептун» S – по сути, экспериментальные станции с дальностью обнаружения, не превышающей 9 миль



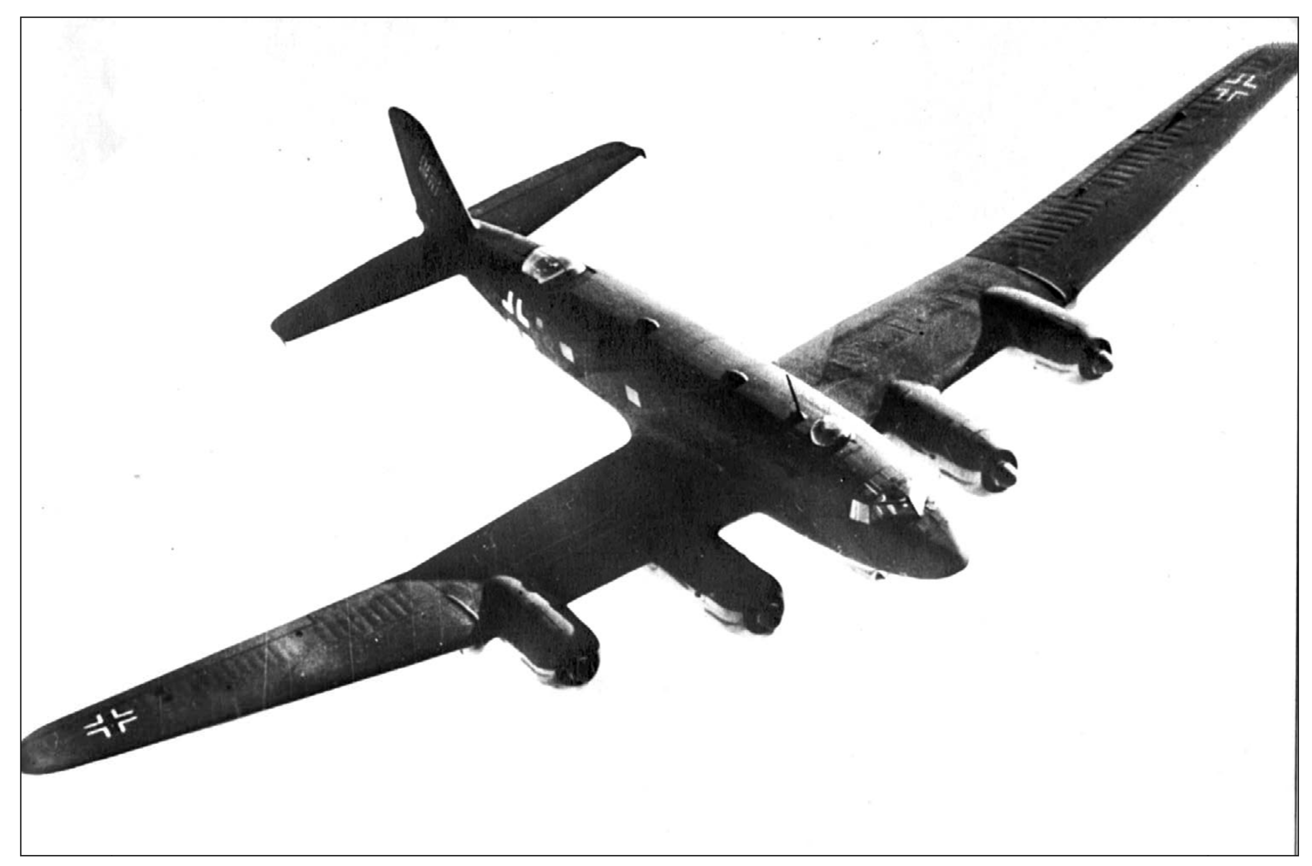
В состав снаряжения членов экипажей «Кондоров» обязательно входили спасательные жилеты

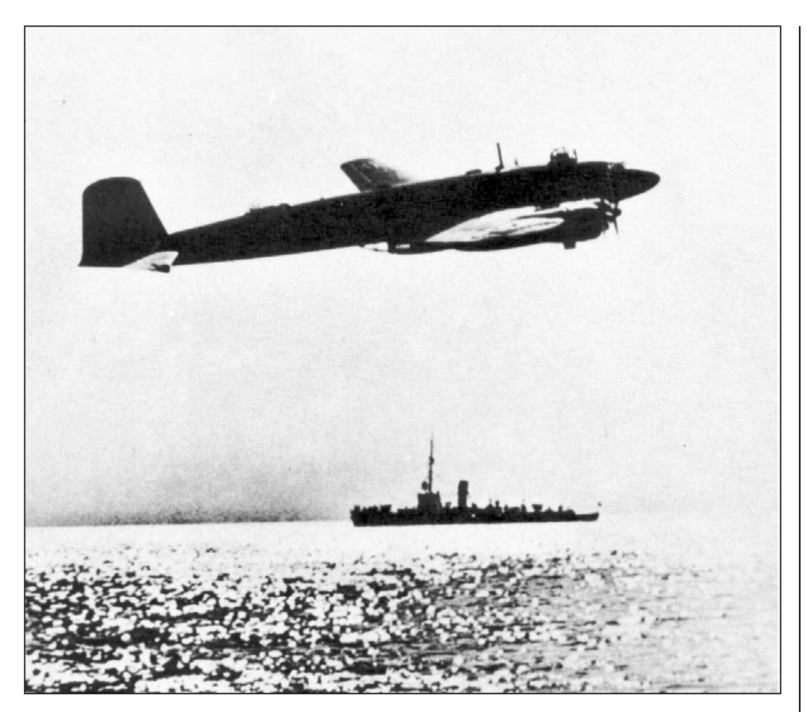
(около 17 км). Шесть машин FW 200C-4/U3 (WNr. 0130, 0174, 0175, 0177, 0178 и 0180) получили более совершенные РЛС FuG 218 «Росток». А в ноябре 1942 г. на «Кондорах» появились РЛС FuG 200 «Хоэнвиль», представлявшие собой огромный шаг вперед в развитии радиолокации – дальность обнаружения морских целей при помощи этой станции достигала 230 км. Вариант FW 200C-4/U1 являлся личным самолетом фюрера, построенным в одном экземпляре (WNr. 0157). Он отличался укороченной подфюзеляжной гондолой и был рассчитан на перевозку 11 пассажиров. Оборонительное вооружение было достаточно скромным – ведь по определению «фюреровоз» должен был летать под сильным истребительным прикрытием. Но на всякий случай на самолете установили три 7,92-мм пулемета MG 15 – в передней верхней башне FW 19, задней верхней установке и в хвостовой части подфюзеляжной гондолы. FW 200C-4/U2 (WNr. 0138 и 0181) были невооруженными 14-местными самолетами для правительственных перевозок, а FW 200C-4/U4 (WNr. 0152 и 0153) – учебными машинами.

Один серийный FW 200C-4 (WNr. 0156) в конце октября 1942 г. передали испытательному центру в Пенемюнде. Самолет приспособили для подвески самолетов-снарядов Fi 103 (V1). Первый сброс такого оружия выполнили в декабре 1942 г. Испытания с применением «Кондора» в качестве самолета-носителя продолжались до апреля 1943 г. Руководили ими инженеры Вилли Фидлер (Willy Fiedler) и Макс Майер (Max Mayer). Однако в боевых условиях Fi 103 запускались с более массовых двухмоторных бомбардировщиков He 111H.

В самом начале 1943 г. в частях появились самолеты FW 200C-5, отличавшиеся ещё более усиленным оборонительным вооружением: теперь пулемет MG 151 стоял и в верхней хвостовой установке, а в боковых окнах вместо MG 15 установили крупнокалиберные MG 131. Выпустили таких самолетов немного – всего 22 (WNr. 0201-0215, 0217-0219, 0221-0223 и 0225),

Этот ракурс дает хорошее представление о размерах «Кондора»

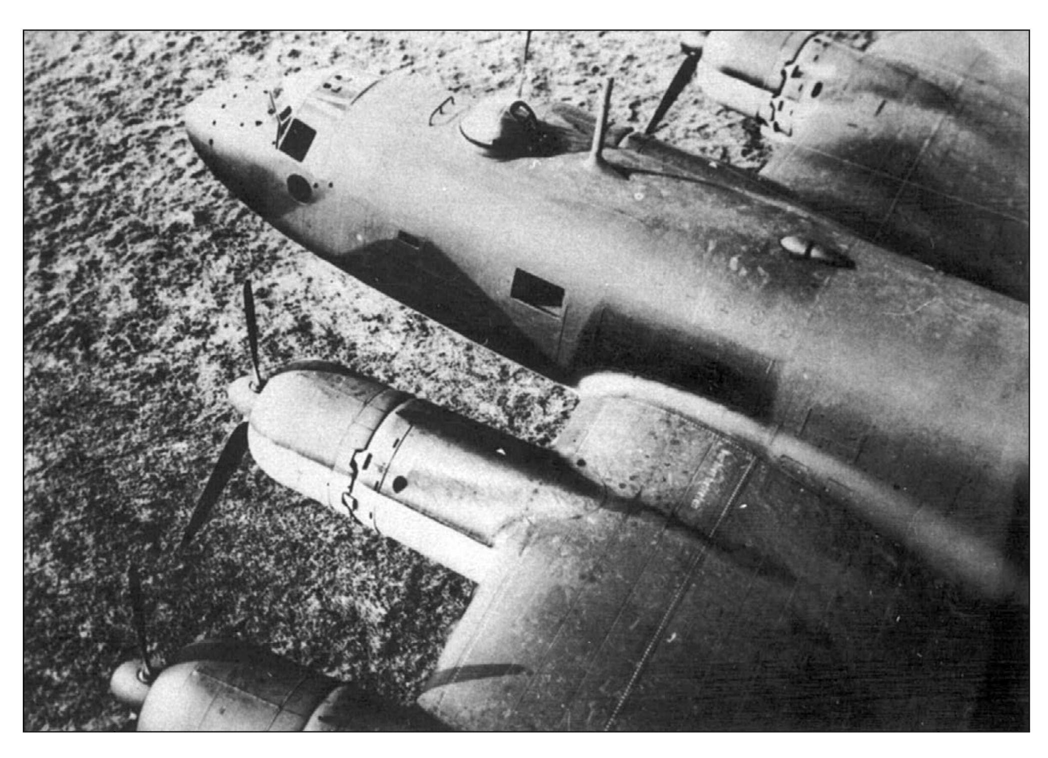




«Кондор» над патрульным кораблем кригсмарине.

и в дальнейшем производство «Кондоров» неуклонно сокращалось – фронту в первую очередь требовались истребители и штурмовики. Тем не менее до полного прекращения серийного выпуска в производство внедрили ещё две модификации. Первая из них – FW 200C-6 – представляла собой чистый разведчик, без бомбового вооружения. Нужда в последнем отпала, так как «Кондоры» с середины 1943 г. практически прекратили бомбовые удары по конвоям, сосредоточившись на разведке. Стрелковое вооружение этой модификации состояло из одного 15-мм пулемета MG 151 в верхней передней башне HD 151/1 и пяти 13,2-мм пулеметов – в верхней хвостовой башне DL 15/131, передней и задней гондольных установках и боковых окнах. Самолеты штатно оборудовались радарами FuG 200 «Хоэнвиль». Заложили 16 экземпляров этой модификации (WNr. 0133, 0126, 0220, 0230, 0235-0244, 0246, 0247), но неизвестно, все ли они были сданы люфтваффе. Поставки FW 200C-6 начались осенью 1943 г. Машина с заводским номером 0216 была изготовлена в невооруженном пассажирском варианте FW 200C-6/U1. Этот самолет использовался в качестве персональной машины рейхсминистра вооружений Альберта Шпеера (Albert Speer).

Модификация FW 200C-7 осталась лишь в проекте, а FW 200C-8 представлял собой развитие FW 200C-6, приспособленный к применению управляемых противокорабельных ракет Hs 293. Насчет этой



Ранние FW 200C несли в верхней передней огневой точке турель с 7,92-мм пулеметом

модификации тоже нет полной ясности: одни источники указывают, что изготовили только три таких самолета, другие же – что гораздо больше. Встречаются цифры в 19 иди даже 22 машины (WNr. 0224, 0245, 0248-0260, 0262-0268), включая три экземпляра подварианта FW 200C-8/U10, приспособленного для применения управляемых авиабомб Hs 293 (WNr. 0291-0293, по другим данным – WNr. 0248, 0259 и 0260). Только в чертежах остались модификации FW 200E и FW 200F – дальние разведчики, дальность полета которого благодаря увеличению емкости топливных баков предполагалось довести до 6600 км. Максимальная взлетная масса этого варианта оценивалась в 25 300 кг, а экипаж должен был состоять из семи человек. В общей сложности объем выпуска FW 200C составил 262 экземпляра, из них люфтваффе приняли 252 машины: 26 в 1940 г., 58 в 1941-м, 84 в 1942-м, 76 в 1943-м и 8 в 1944 г. Кроме того, построили 20 пассажирских самолетов.

ВДОГОНКУ ЗА «КОНДОРОМ»

Параллельно с пассажирским вариантом велась отработка и военно-транспортной модификации Ju 90s (schwere, т.е. «тяжелый»). Некоторые предназначенные для неё решения были опробованы на Ju 90V4, получившем новое крыло с прямым в плане центропланом и сужающимися к концам консолями. Однако полноценным прототипом Ju 90s стал Ju 90V5 (WNr. 4917; гражданская регистрация D-ABNS), оборудованный моторами BMW 132M (970 л.с.). Этот самолет впервые поднялся в воздух 5 декабря 1939 г. От гражданских машин он отличался крылом увеличенного размаха и площади, усиленным шасси со спаренными колесами на основных стойках, измененными очертаниями вертикального оперения и наличием грузовой рампы в полу фюзеляжа – т.н. «траплоклаппе» (когда рампа открывалась, опускаясь на землю, хвостовая часть фюзеляжа приподнималась). Дополнительно с левой стороны фюзеляжа имелась большая сдвижная грузовая дверь. Объем грузового отсека составлял 96,5 куб. м, а его габариты и



Ju 290 в полете

грузоподъемность «трапоклаппе» позволяли загружать даже легкий полугусеничный бронетранспортер Sd.Kfz. 250.

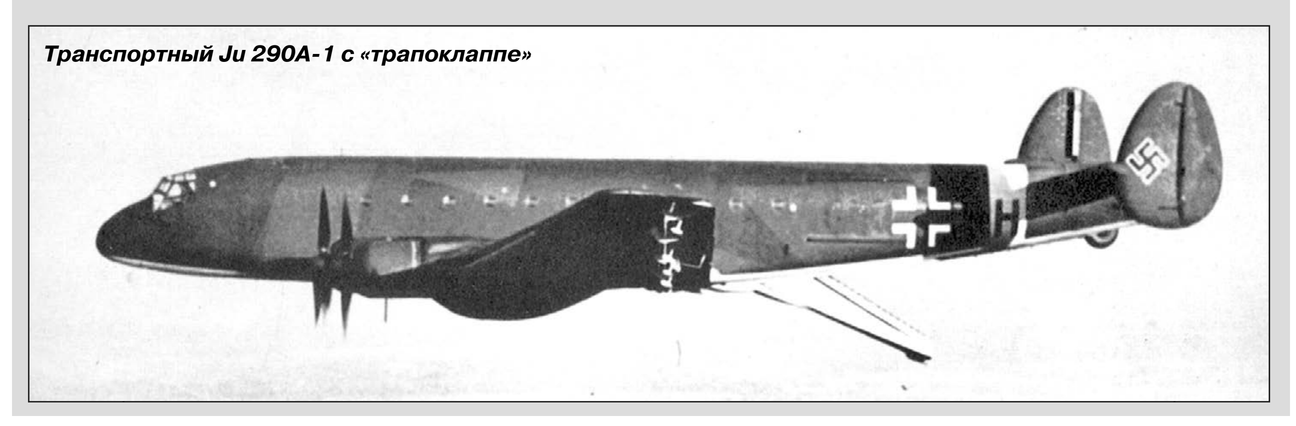
30 июля 1940 г. впервые поднялся в воздух Ju 90V6 (WNr. 4918, D-AOKD) – военно-транспортный самолет с моторами BMW 139 (1500 л.с.), представлявший собой очередной шаг на пути к более перспективному Ju 290.

В конце 1939 г. в распоряжение «Юнкерса» передали три бывших чешских конструкторских бюро, и работы по созданию Ju 90s перенесли в Прагу. Для конструкторских работ, изготовления макета и проведения статических испытаний использовался бывший завод «Летов» в Летнянах – предместье Праги. На флагманский завод «Юнкерса» в Дессау возложили изготовление опытных самолетов, а завод в Бернбурге отвечал за серийное производство. В 1940 г. временное, внутрифирменное, обозначение Ju 90s было заменено на официальное Ju 290.

Некоторые решения для Ju 290 отрабатывались на прототипах Ju 90V7 (WNr. 4919; D-APFH; первый полет 6 сентября 1941 г.) и Ju 90V8 (WNr. 4920; D-AQJA; 28 марта 1942 г.), переоборудованных из Ju 90B-1 и Ju 90Z-3 соответственно. Первый из них получил дополнительную фюзеляжную секцию длиной 2 м, вставленную за крылом. Общая длина фюзеляжа увеличилась с 26,5 до 28,7 м, что позволило улучшить курсовую устойчивость машины и восстановить центровку, нарушенную вследствие установки более мощных и тяжелых двигателей. Одновременно была усилена центропланная секция крыла. Ju 90V8, рассматривавшийся как прототип разведывательной модификации, помимо удлиненного фюзеляжа получил ещё и подфюзеляжную гондолу. В ней смонтировали 20-мм пушку MG 151/20, стреляющую вперед, и 13,2-мм пулемет MG 131, стреляющий назад. Ещё одну такую же пушку установили в верхней башне с гидроприводом, а третью – в хвостовой установке. Наконец, в боковых окнах предусмотрели установку пары пулеметов MG 131.

16 июля 1942 г. впервые поднялся в воздух опытный образец Ju 290V1 с моторами BMW 801A, выполненный в транспортной конфигурации – с подфюзеляжной грузовой рампой, снабженной гидроприводом (т.н. «трапоклаппе»). Эта машина также не строилась «с нуля», а была переделана из Ju 90B-1 и имела промежуточное обозначение Ju 90V11. Самолет получил крыло увеличенного размаха (с 35,6 до 42 м) и площади (с 183,8 до 203,5 кв. м), а характерные округлые шайбы вертикального оперения получили трапециевидную форму. Прототипы Ju 90V7 и Ju 90V8 также получили новые обозначения – Ju 290V3 и Ju 290V2 и новые заводские номера (WNr. 110152 и WNr. 110151 соответственно). Чтобы ещё более запутать работу будущих исследователей, эти два прототипа параллельно проходили и под обозначением предсерийных машин Ju 290A-0. В октябре 1942 г. начался выпуск серийных машин.

Первая модификация Ju 290A-1 представляла собой военно-транспортный самолет с «трапоклаппе» длиной 4,93 м и шириной 2,34 м. Двигатели BMW 801L (1560 л.с.). Вооружение изначально отсутствовало, но в частях Ju 290A-1 вооружались двумя 7,92-мм пулеметами MG 15, стрелявшими через боковые окна. Построено шесть самолетов (WNr. 110153, 110154, 110156-110159), ещё один планер (WNr. 110155) остался недостроенным и использовался для статических испытаний. Первая серийная машина получила также «опытное» обозначение Ju 290V4, а три последние впоследствии переоборудовали в морские разведчики Ju 290A-2. Такие самолеты отличались дополнительными топливными баками в фюзеляже и расширенным составом оборудования. В частности, они получили радиовысотомер FuG 101 с антеннами под крылом и РЛС обнаружения морских целей FuG 200 «Хоэнвиль» (её антенны располагались в носовой


Транспортный Ju 290A-1 с «трапоклаппе»

части фюзеляжа). Оборонительное вооружение состояло из верхней башни с 20-мм пушкой MG 151/20. Один Ju 290A-2 передали испытательному центру в Рехлине, остальные два поступили в строевую часть – группу FAGr. 5.

Решение «переквалифицировать» Ju 290A из транспортного самолета в морской разведчик было вызвано устареванием использовавшихся в этом качестве самолетов «Фокке-Вульф» FW 200 «Кондор». «Юнкерсы», оборудованные гораздо более мощными двигателями, выглядели в этом качестве предпочтительнее. Поэтому практически все последующие Ju 290A строились именно в разведывательном варианте.

Начиная с июня 1943 г., было выпущено пять самолетов Ju 290A-3 (WNr. 110160-110164). Если на первых трех экземплярах этой модификации стояли моторы BMW 801L-2, то остальные два получили BMW 801D-1, приспособленные для работы на 96-октановом бензине и развивающие мощность 1700 л.с. Стрелковое вооружение состояло из четырех 20-мм пушек MG 151/20 (по одной в двух верхних башнях с гидроприводом, а также в подвижных установках в носовой части подфюзеляжной гондолы и в хвосте фюзеляжа). Их дополняли три 13,2-мм пулемета MG 131 (по одному в хвостовой части подфюзеляжной гондолы и боковых окнах). Экипаж состоял из семи человек.

Следующая серия из пяти машин Ju 290A-4 (WNr. 110165-110169) также оборудовалась двигателями BMW 801D. Вооружение соответствовало Ju 290A-3. «Трапоклаппе» изначально отсутствовал, была введена бронезащита кабины пилотов. Стремление к дальнейшему повышению боевой живучести привело к появлению модификации Ju 290A-5. На этом самолете было введено протектирование топливных баков и установлена система аварийного слива топлива, а также усилено бронирование рабочих мест членов экипажа. Первый Ju 290A-5 был облетан 1 ноября 1943 г. Всего построили 11 таких самолетов (WNr. 110170-110180). На последнем из них было усилено оборонительное вооружение – в боковых окнах вместо пулеметов MG 131 установили 20-мм пушки MG 151/20. Первая же машина в марте 1944 г. получила новые двигатели BMW 801TL.

Три Ju 290A-5 переоборудовали в 50-местные пассажирские самолеты Ju 290A-6. Два из них передали «Люфтганзе», и оба закончили свою карьеру в Мюнхене. Самолет с заводским номером WNr. 110174 и гражданской регистрацией D-ATIP был уничтожен в результате бомбардировки 27 декабря 1944 г., а вторая машина (WNr. 110176) получила повреждения при посадке в мюнхенском аэропорту 7 апреля 1945 г. и в дальнейшем не восстанавливалась. Третий Ju 290A-6 (WNr. 110178 «Байерн») предназначался для летного отряда фюрера (Führer-Kurierstaffel). На этой машине собирались применить герметичную кабину, но неудачно – требуемой герметичности добиться не удалось.

Все ранее строившиеся разведчики Ju 290A были чистыми разведчиками – подвеска бомб на них не предусматривалась. Оно и понятно – времена, когда «Кондоры» безнаказанно бомбили в океане одиночные суда, безвозвратно канули в лету. Однако создание в Германии управляемых авиабомб и противокорабельных ракет, позволяющих поражать цели без входа в зону зенитного огня, дало второй шанс неповоротливым четырехмоторникам. Поэтому на модификации Ju 290A-7 установили три бомбодержателя ETC – два под внешними частями крыла и под фюзеляжем. На них предполагалось подвешивать противокорабельные управляемые ракеты Hs 293 или управляемые авиабомбы FX 1400 (возможной была также подвеска обычных авиабомб калибром до 1000 кг). В очередной раз было усилено стрелковое вооружение – в новой остекленной части фюзеляжа установили дополнительную пушку MG 151/20, такие же пушки (по образцу самолета WNr. 110180) установили в боковых окнах. Таким образом, общий состав вооружения довели до семи пушек и одного пулемета. Максимальный запас топлива увеличился до 16 780 кг, что позволило довести дальность полета до 7540 кг. Численность экипажа составляла 9 человек.

Первый экземпляр Ju 290A-7 получили путем переделки Ju 290A-7 WNr. 110165, получившего новый заводской номер WNr. 110196. Люфтваффе заказали 25 таких серийных самолетов, но реально построили только 12 (WNr. 110181, 110185-110195). Несмотря на наличие бомбодержателей, Ju 290A-7 ни разу в качестве ударных не применялись, используясь только как разведчики. Один из них (WNr. 110192) в феврале 1945 г. переоборудовали в личный самолет Гитлера, но сам фюрер ни разу воспользоваться им не успел. Эта машина была уничтожена на аэродроме Мюнхен-Рием во время бомбардировки союзников 24 марта 1945 г.

Вариант Ju 290A-9 представлял собой самолет с ещё более увеличенной дальностью: благодаря установке двух 2500-литровых топливных баков в фюзеляже её удалось довести до 8300 км. Состав вооружения сократили, оставив лишь три пушки MG 151/20: в передней верхней башне, носовой части подфюзеляжной гондолы и хвостовой фюзеляжной установке. Построили два таких самолета (WNr. 110182 и

110183), а ещё один – переоборудовали из Ju 290A-7 (WNr. 110185). Предполагалось использовать такие машины для рейсов в Японию, но в конце концов от этих планов отказались. Идею полета в Страну восходящего солнца реанимировали в конце 1944 г., когда в Травемюнде начали переделку для этой цели одного из Ju 290A-3 (WNr. 110163). Самолет должен был доставить в Японию нового немецкого военно-воздушного атташе генерала Ульриха Кесслера (Ulrich Kessler). В конечном итоге генерал отправился к новому месту службы на подводной лодке, а так и не завершивший переоборудование самолет был взорван 3 мая 1945 г., чтобы не достался противнику.

Последним вариантом Ju 290A стал Ju 290A-8 – развитие «семерки» с усиленным оборонительным вооружением. Наверху фюзеляжа установили ещё две пушечные башни, доведя их общее количество до четырех(!). Таким образом, оборонительное вооружение самолета состояло из девяти пушек MG 151/20 и одного пулемета MG 131. Было заказано 11 машин Ju 290A-8, но начали постройку лишь двух (WNr. 110184 и 110212), однако и те до окончания войны так и не достроили.

Самолет Ju 290A зарекомендовал себя вполне удачным дальним морским разведчиком – что и обусловило желание создать ещё более «продвинутый» вариант Ju 290B, оборудованный новыми моторами BMW 801E с мощностью, увеличенной до 2000 л.с. Модификация Ju 290B-1 задумывалась как дальний высотный разведчик с герметичной кабиной экипажа. Стрелковое вооружение должно было состоять из двух счетверенных установок 13,2-мм пулеметов MG 131 в носовой и хвостовой башнях HL 131V, а также трех спаренных 20-мм пушек MG 151/20 в башнях с дистанционным управлением – двух верхних HD 151Z и нижней FDL-C 151Z (находящейся на примерно j длины фюзеляжа от носа самолета). Ещё более мощное оборонительное вооружение должен был получить морской патрульный самолет Ju 290B-2: на нем вместо кормовой пулеметной установки предполагалось применить пушечную (с двумя MG 151/20), количество верхних башен довести до четырех, а кроме того, установить спарки MG 151/20 в боковых окнах. Таким образом, количество стволов оборонительного вооружения доводилось до 16 пушек и четырех пулеметов. Помимо этого, самолет снабжался внешними бомбодержателями ETC, на которых можно было разместить до 4400 кг боевой нагрузки. Под крылом подвешивались две единицы управляемого оружия Hs 293, Hs 294 либо FX 1400, под фюзеляжем – две Hs 293 или одна Hs 294.

В качестве прототипа Ju 290B-2 решили использовать недостроенный Ju 290A-8 (WNr. 110184). Поначалу работы продвигались достаточно быстро, но в ноябре 1944 г. были остановлены – у авиапромышленности Третьего рейха появились другие приоритеты...

Ещё одним вариантом Ju 290B должен был стать самолет Ju 290MS (Minensuche), оборудованный аппаратурой для траления магнитных мин. Оборонительное вооружение в этом варианте сокращалось до двух стрелковых установок – носовой и хвостовой. Только на чертежных досках остались и следующие модификации «двести девяностого». В частности, Ju 290C предполагалось оборудовать новыми моторами жидкостного охлаждения Jumo 222 мощностью 2500 л.с. Его предполагалось выпускать в двух вариантах – Ju 290C-1 в основном соответствовал Ju 290B-1, а Ju 290C-2 должен был стать транспортным самолетом. Вариант Ju 290D задумывался как морской ударный самолет, отличавшийся от Ju 290C-1 уменьшенным запасом топлива и возможностью подвески управляемых авиабомб (ракет) на внешней подвеске. Наконец, Ju 290E должен был стать ночным тяжелым бомбардировщиком. Его оборонительное вооружение сокращалось до трех установок – носовой и кормо-

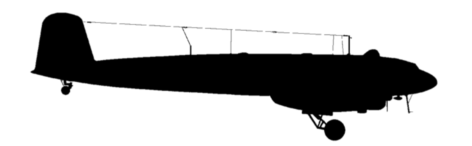
Дальний морской разведчик Ju 290A



вой с четырьмя 13,2-мм пулеметами каждая, а также одной верхней башни с двумя пушками MG 151/20. Для размещения бомбовой нагрузки общей массой до 18(!) тонн служил большой подфюзеляжный деревянный обтекатель. Поначалу именно Ju 290E пользовался приоритетом. Предполагалось в случае отставания сроков создания моторов Jumo 222 оснастить эту машину менее мощными BMW 801TJ. Однако крест на дальнейшем совершенствовании Ju 290 был поставлен задолго до того, как все эти модификации могли воплотиться в металл – 1 июля 1944 г., когда рейхсминистерство авиации решило закрыть 20 программ разработки тяжелых самолетов (с двумя и более двигателями), сосредоточившись на истребителях и реактивных машинах.

В общей сложности построили 44 Ju 290 (без учета переделок).

	Ju 290A-5	**Ju 290A-7**
Двигатели:		
тип	BMW 801D	
мощность, л.с.	1700	
Размах крыла, м	42,0	
Длина самолета, м	28,64	
Высота самолета, м	6,83	
Площадь крыла, кв. м	203	
Масса, кг:		
пустого самолета	24 000	24 780
взлетная	41 045	44 530
Скорость, км/ч:		
максимальная	455	448
крейсерская	350	
Практический потолок, м	8850	8300
Дальность полета, км	6660	7540

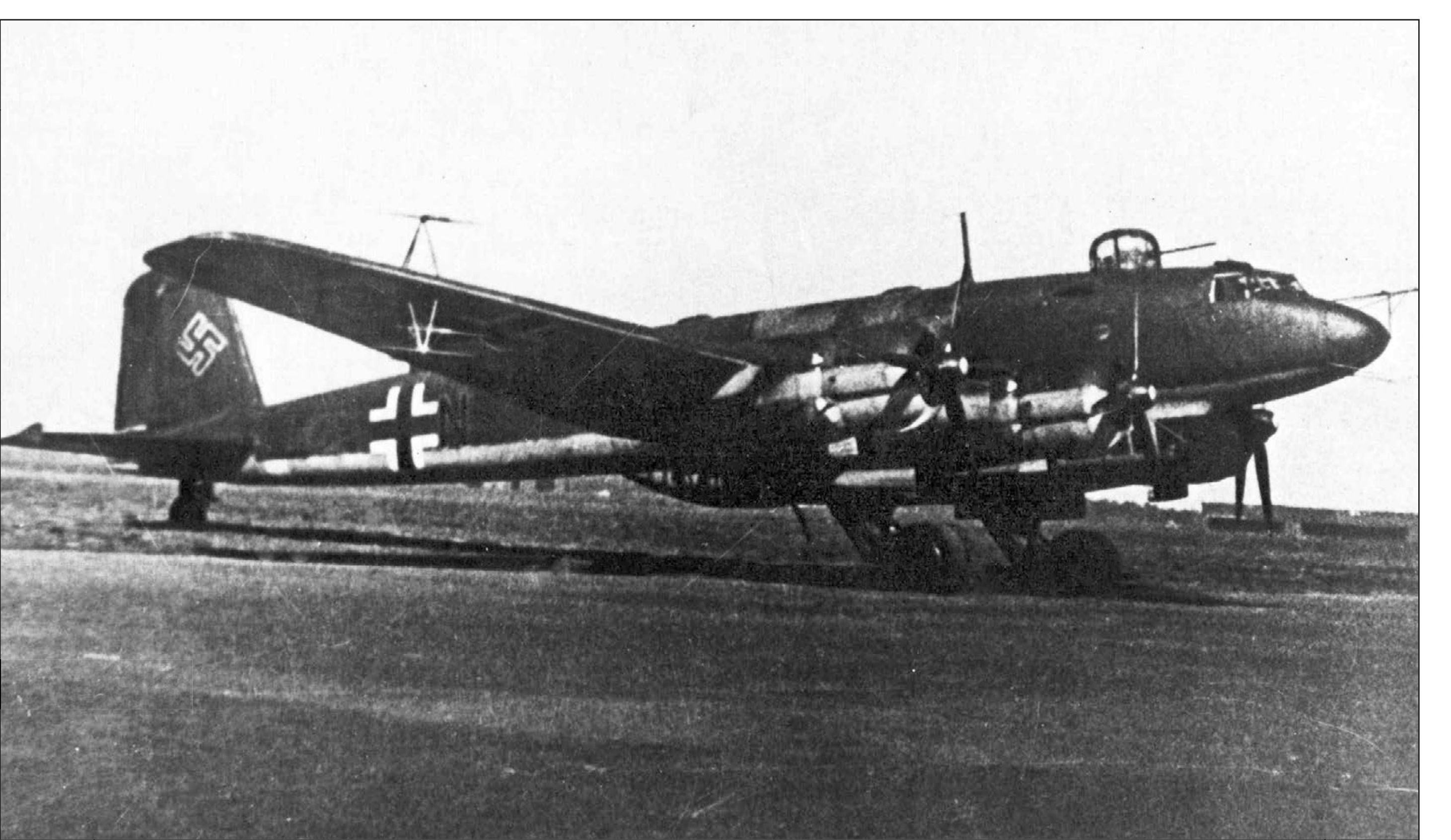


Над норвежскими водами

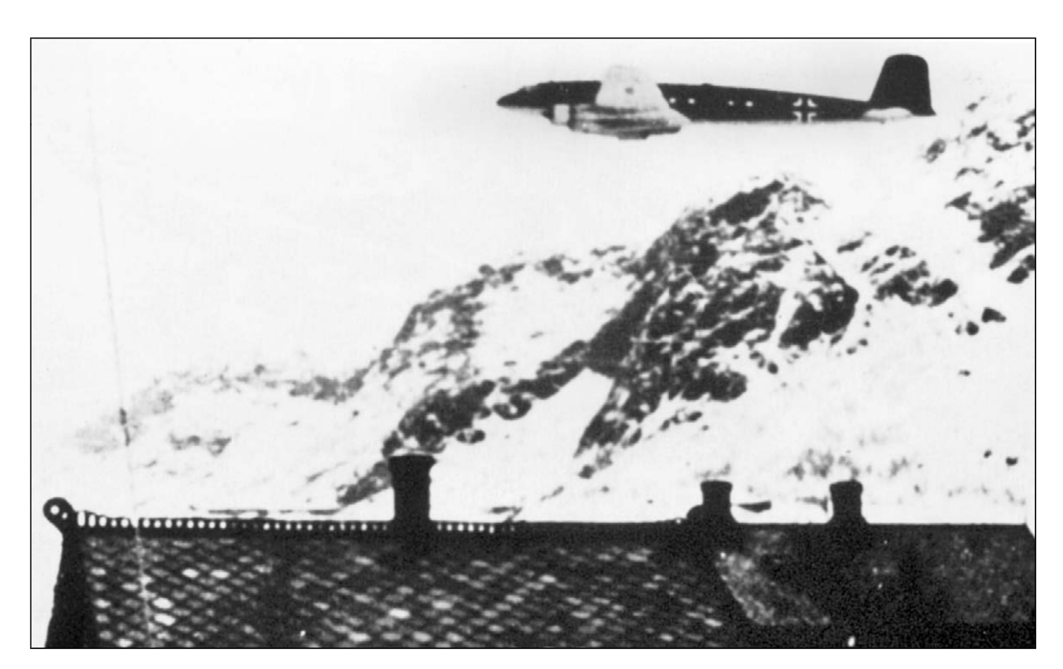
Основной частью, специально предназначенной для действий против вражеского судоходства, должна была стать 40-я бомбардировочная эскадра – KG 40 (Kampfgeschwader 40). 10 октября 1939 г. в Бремене, в непосредственной близости от завода «Фокке-Вульф», началось формирование отряда 1./KG 40, в течение почти полугода остававшегося единственным подразделением, вооруженным FW 200C. Возглавил его гауптман Э. Петерсен. Поскольку поначалу военную модификацию FW 200 предполагалось назвать «Курьер», то и сам отряд для маскировки своего истинного предназначения именовался «Kurier-Staffel». 1 ноября 1939 г. был сформирован штаб 1-й группы KG 40, которую возглавил все тот же Петерсен, повышенный к тому времени в звании до майора.

Дебют «Кондоров» как боевых самолетов состоялся во время норвежской кампании. 10 апреля 1940 г. отряд 1./KG 40 передислоцировали в оккупированную Данию, на аэродром Ольборг-Вест. Правда, ряд источников указывают, что передислокация состоялась лишь пять дней спустя. Но, как бы то ни было, ранним утром 15 апреля самолет из 1./KG 40 выполнил вылет на разведку в район Нарвика, обнаружив там 16 грузовых пароходов, 5 войсковых транспортов и один крейсер, а в расположенном поблизости Вест-фьорде – ещё один крейсер и несколько эсминцев. 18 апреля звено «Кондоров» севернее Тромсё атаковало британский авианосец «Фюриес». Хотя противодействия со стороны вражеских истребителей не было, огонь зениток с одной стороны и примитивное прицельное оборудование «фокке-вульфов» – с другой, не позволили добиться прямых попаданий. Лишь одна четвертьтонная бомба разорвалась у борта авианосца, слегка повредив один из его винтов. Правда, авторы ряда публикаций придерживаются мнения, что эта атака была предпринята не FW 200C, а He 111.

Бои в Норвегии привели и к первым потерям среди FW 200C. 21 апреля из вечернего разведывательного вылета в район Нарвика не вернулся самолет обер-лейтенанта Бекхауза (Beckhaus). Двое уцелевших членов экипажа попали в плен. А 25 апреля, около 9:00, другой «Кондор», возвращавшийся из разведывательного полета к о. Дирёй, был перехвачен примерно в 16 км севернее Харстада британским «Гладиатором». Истребитель, пило-



FW 200C-4, оборудованный радаром «Росток»



FW 200A в полете над Нарвиком, Норвегия

тируемый флаинг-офицером Грант-Эдом (Grant-Ede), возвращался из патрульного вылета. Топливо было уже на исходе. Не имея возможности преследовать противника, опознанного им как Ju 90, Грант-Эд наудачу выпустил с большого расстояния две пулеметные очереди. Каково же было его удивление, когда вражеская машина снизилась, а затем совершила вынужденную посадку на воду! Авиаторов, по воле судьбы превратившихся в мореплавателей, ожидали разные судьбы. Пилот обер-лейтенант Шёпке (Schöpke) и двое его коллег угодили в плен, а ещё три члена экипажа сумели преодолеть линию фронта, добравшись в расположение немецких горных егерей. В последующие несколько недель 1./KG 40 потерял ещё две машины. В частности, самолет обер-лейтенанта Тиля (Thiel), вылетевший для бомбардировки Тромсё, был сбит 29 мая. Он стал жертвой «Харрикейна» британской 46-й эскадрильи, пилотируемого пайлот-офицером Бэнксом (Banks). Весь экипаж (шесть человек погиб. А 3 июня у Вадсё по невыясненным причинам погиб «Кондор» обер-лейтенанта Деккера (Decker).

По состоянию на 10 мая отряд 1./KG 40 располагал четырьмя «Кондорами», но из них исправными были только два. 17 мая экипаж одной из машин потопил норвежское судно «Торгтинд». Самый же крупный успех FW 200C во время норвежской кампании был достигнут 9 июня 1940 г., когда экипаж обер-лейтенанта Генриха Шлоссера (Heinrich Schlosser) атаковал десантный транспорт «Вандик», находившийся в 50 км севернее о. Андейя и следовавший в Нарвик для участия в эвакуации английских войск. Прицельно сброшенные бомбы вызвали пожар на корабле. В итоге «Вандик» затонул. Семь его членов экипажа (в т.ч. два офицера) погибли, а ещё 161 (29 офицеров) попали в плен.

«Вандик» («Vandyck») являлся грузопассажирским лайнером, построенным в 1921 г. верфью «Уоркмэн Кларк энд Ко.» в Белфасте для судоходной компании «Ливерпуль, Бразил энд Ривер Плейт С.Н.». Его тоннаж составлял 13 233 брт, а двухвальная паротурбинная силовая установка обеспечивала максимальную скорость в 14 уз. В 1929 г. перешел в собственность компании «Ривер Блэкуотер», с 1932 г. использовался в качестве круизного лайнера. После начала Второй мировой войны вошел в состав Королевских ВМС и переоборудован во вспомогательный крейсер, позже использовался в качестве «вооруженного высадочного судна» (armed boarding vessel).

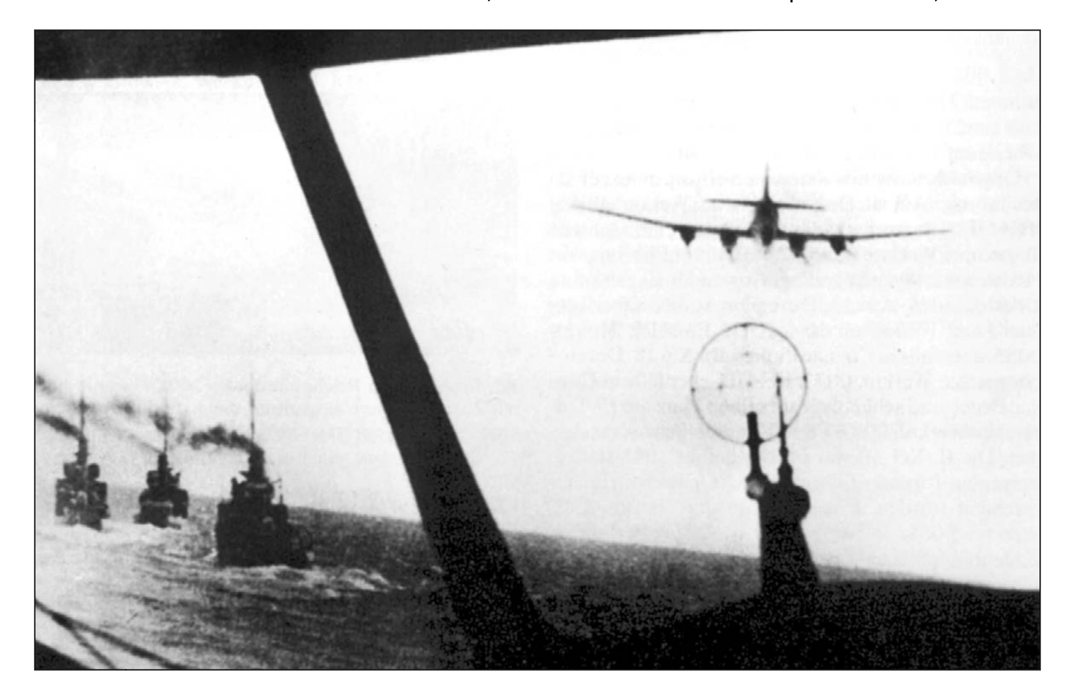


Вираж – один из наиболее известных снимков «Кондора»

Над океаном

В конце июня 1940 г., после завершения норвежской кампании, отряд 1./KG 40 из Дании передислоцировали на аэродром Маркс под Ольденбургом. К тому времени I/KG 40 наконец была развернута в полноценную группу: 1 мая сформировали отряд 2./KG 40, а 1 июня – 3./KG 40. Часть получила новое задание – осуществления минных постановок у берегов Англии. Соответствующие испытания с привлечением FW 200C проводились ещё в начале 1940 г. Самолет поднимал четыре мины LMA массой 1000 кг или LMB (630 кг), которые из-за больших габаритов можно было разместить лишь на наружной подвеске. Это вело к снижению скорости «Кондора» на 35 %, делая подобные вылеты довольно рискованными. Опасения подтвердились: с 15 по 27 июля 1940 г. группа выполнила 12 ночных вылетов на минные постановки, потеряв при этом два FW 200C, причем, как назло, – пилотируемые командирами отрядов 1. и 2./KG 40. 20 июля самолет гауптмана Романа Стешина (Roman Steszyn) слишком близко подошел к неприятельскому побережью и попал под прицельный огонь зенитчиков. Большинство членов экипажа погибли, а двое уцелевших попали в плен. А 24 июля при полете на малой высоте остановились два двигателя у «Кондора» гауптмана Фолькмара Ценкера (Volkmar Zenker). Пилот сумел совершить вынужденную посадку на воду, и экипаж в полном составе очутился в британском плену. Потери вынудили майора Петерсена обратиться напрямую к генерал-оберсту Йешоннеку, указав в телефонном разговоре: «Эти дорогие минные операции следует приостановить. В противном случае потеряем все наши самолеты и экипажи».

Обращение Петерсена возымело действие – несколько дней спустя группа получила приказ Йешоннека о прекращении полетов на минные постановки и передислокации во Францию, на аэродром Бордо-Мериньяк. Оттуда её самолеты совершали дальние разведывательные вылеты, проводя поиск потенциальных целей для подводных лодок. Типичный вылет строился таким образом: после взлета с аэродрома Мериньяк «Кондор» по широкой дуге огибал Англию и, преодолев в воздухе 3500-4000 км, садился в Ольборге (Дания). На следующий день, после отдыха экипажа и техосмотра самолета, машина



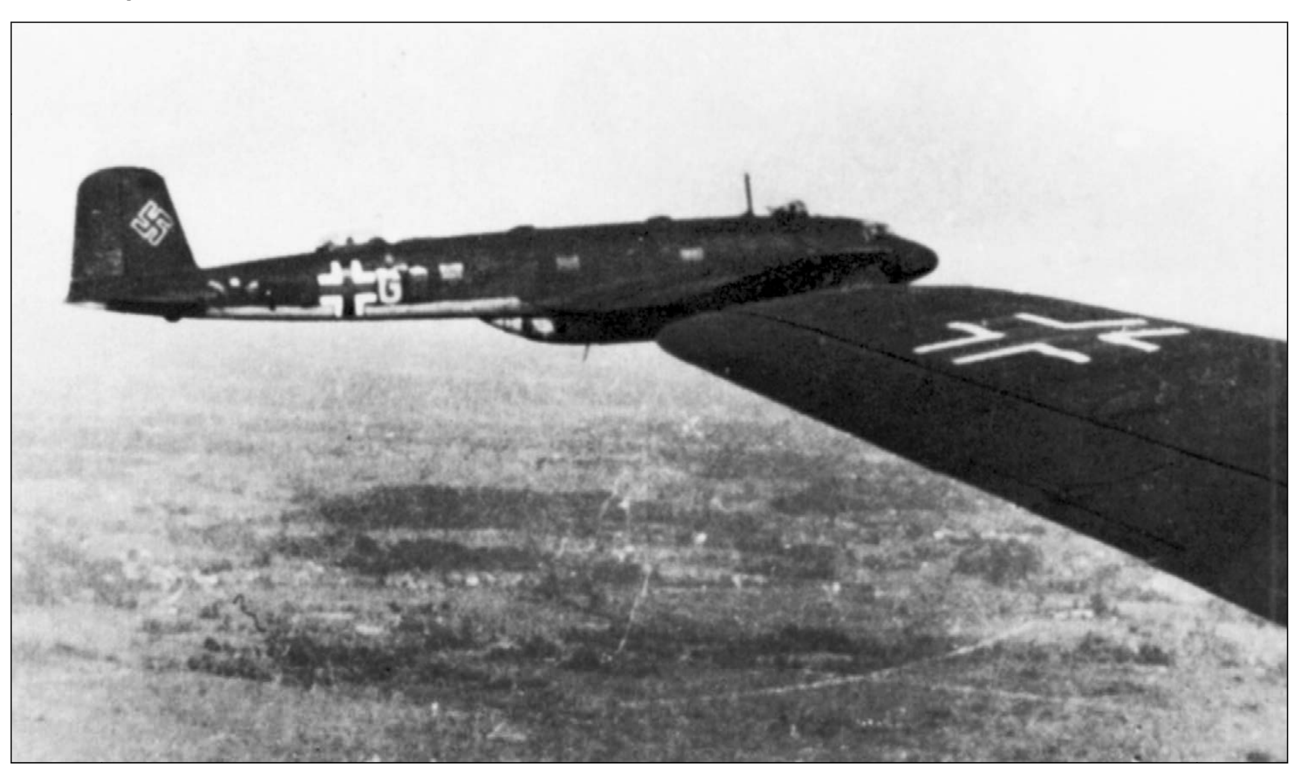
«Кондор» над сторожевиками кригсмарине у французского побережья.

возвращалась во Францию. Изредка также совершались разведывательные полеты в район Азорских островов и на запад от Португалии.

Эффективность морской разведки поначалу была довольно низкой – все усилия экипажей сводились на нет отвратительной организацией взаимодействия люфтваффе и кригсмарине. Доклады от экипажей попадали в штаб группы «Вест» кригсмарине через штаб 4-го авиакорпуса. Рекомендации по районам ведения разведки от моряков поступали к авиаторам таким же путем. Все это занимало множество времени, и в итоге разведывательная информация успевала утратить свою актуальность. Никакой концепции взаимодействия авиации с подлодками вообще не существовало. Когда, например, 8 октября 1940 г. около 11:00 один из «Кондоров» обнаружил конвой, следующий к северо-западу от Ирландии, то доклад об этом попал в штаб группы «Вест» лишь через 6,5 часа! А ещё следовало передать эту информацию подводным лодкам – тоже через соответствующие звенья управления... Ничего удивительного, что суда в большинстве своем благополучно достигали портов назначения, даже не подозревая, что уцелеть они смогли лишь из-за неуклюжего межвидового взаимодействия в вооруженных силах Третьего рейха.

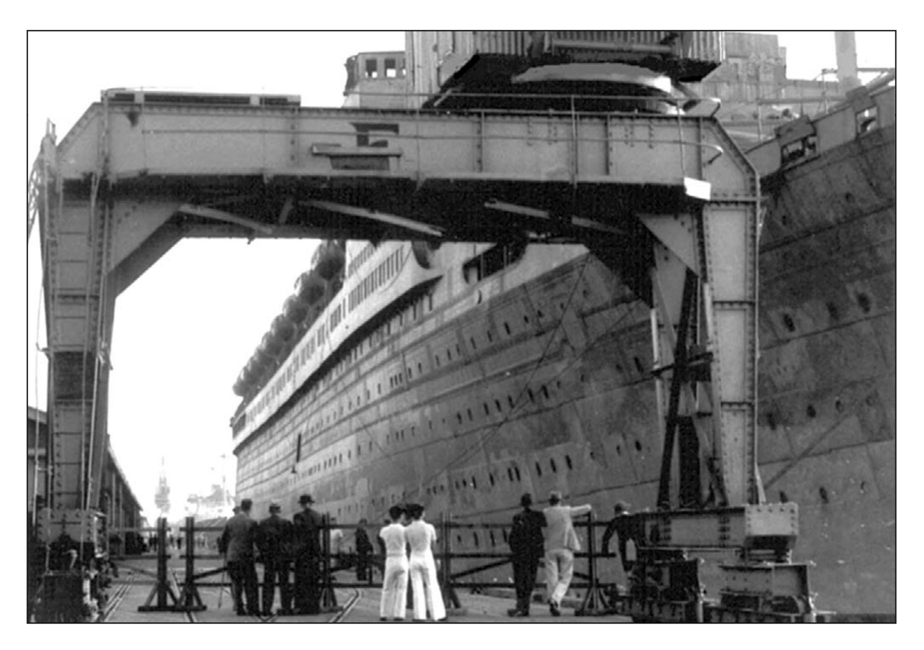
Полеты парами или более крупными группами были исключением – «Кондоры» преимущественно действовали в одиночку

Неэффективность использования разведывательных данных, добываемых экипажами «Кондоров», естественно, вызывала беспокойство у командования. Наиболее простым путем улучшения реализации «голевых моментов» – если использовать футбольную терминологию – представлялась не «отдача паса» подводникам, а самостоятельная атака обнаруженных судов. Подвеска нескольких бомб на FW 200C хотя и несколько снижала дальность полета, но существенно уменьшала шансы вражеских судов добраться до пункта назначения. Поскольку летом и осенью 1940 г. большинство их не располагало вообще никакими средствами ПВО, даже такие большие, неповоротливые и крайне уязвимые самолеты, какими являлись «Кондоры», смогли добиться заметных успехов. В течение трех месяцев, с 15 августа по 15 ноября 1940 г. мишенями атак FW 200C стали 43 торговых судна. Девять из них (общим тоннажем 44 066 брт) были



потоплены, ещё 12 (154 165 брт) получили повреждения. Первого успеха удалось добиться 25 августа, когда один их «Кондоров» потопил небольшой британский пароход «У. Гоутлэнд» (3821 брт). В сентябре жертвами FW 200C стали пять небольших судов, а также греческий танкер «Каллиопи», потопленный у берегов Ирландии 17 сентября.

Наиболее громким делом с участием FW 200C в указанный период стало уничтожение пассажирского лайнера «Эмпресс оф Бритн», использовавшегося в качестве войскового транспорта. Экипаж обер-лейтенанта Бернхарда Йопе (Bernhard Jope) во время своего дебютного боевого вылета 26 октября 1940 г., в 9:20 утра, обнаружил цель в 100 км западнее Ирландии. Несмотря на массированный огонь зениток лайнера и двух сопровождавших его эсминцев (английского «Эхо» и польского «Бужа»), Йопе смог выполнить три захода. Две прицельно сброшенные бомбы вызвали пожар на судне. После этого «Кондор» на трех моторах (четвертый был поврежден) благополучно дотянул до базы. Пассажиры же и большинство экипажа «Эмпресс оф Бритн» были сняты кораблями эскорта после 9:50, когда капитан лайнера отдал приказ об эвакуации. Оставшиеся на борту лайнера моряки продолжили борьбу за живучесть. Утром 27 октября на помощь им прибыла аварийная партия с эсминца «Брок», а вскоре океанские буксиры «Марудер» и «Темз» начали потихоньку тянуть израненную «Императрицу» к порту. Конвой двигался со скоростью 4 узла неподалеку, берегов Ирландии, сопровождаемый «Броком» и прикрываемый с воздуха летающими лодками «Сандерлэнд». Но ночью 28 октября судно было добито двумя торпедами с подлодки U32, которой командовал обер-лейтенант цур зее Ганс Йениш (Hans Jenisch). «Эмпресс оф Бритн», имевшее тоннаж 42 348 брт, стало самым большим судном, потопленным немцами во время Второй мировой войны.



«Эмпресс оф Бритн» суждено было стать самой крупной жертвой немцев

«Эмпресс оф Бритн» («Empress of Britain») – трансатлантический лайнер, построенный в 1928–1931 гг. на верфи «Джон Браун» в Клайбенке. Судно тоннажем 42348 брт было оснащено четырехвальной паротурбинной силовой установкой мощностью 62 500 л.с. Максимальная скорость хода составляла 24 узла. Каюты первого класса вмещали 465 пассажиров, туристического – 270, 3-го – 470.

«Эмпресс оф Бритн» в довоенное время эксплуатировалась компанией «Канадиен Пасифик Стимшип Компани» на линии, связывавшей Англию с портами Квебека. Зимой, когда река Св. Лаврения замерзала, «Эмпресс оф Бритн» использовалась как круизный лайнер.

25 ноября 1939 г. «Эмпресс оф Бритн» была реквизирована для использования в качестве войскового транспорта. В этом качестве она совершила четыре трансатлантических рейса, а затем – переход в Новую Зеландию. В метрополию «Эмпресс оф Бритн» вернулась в июне 1940 г. в составе «конвоя на миллион долларов», в который входило семь шикарных лайнеров – «Эмпресс оф Бритн», «Эмпресс оф Канада», «Эмпресс оф Джапан», «Куин Мэри», «Аквитания», «Мавритания» и «Андес». В августе 1940 г. она совершила переход в Суэц вокруг Африки, а возвращаясь и была потоплена.

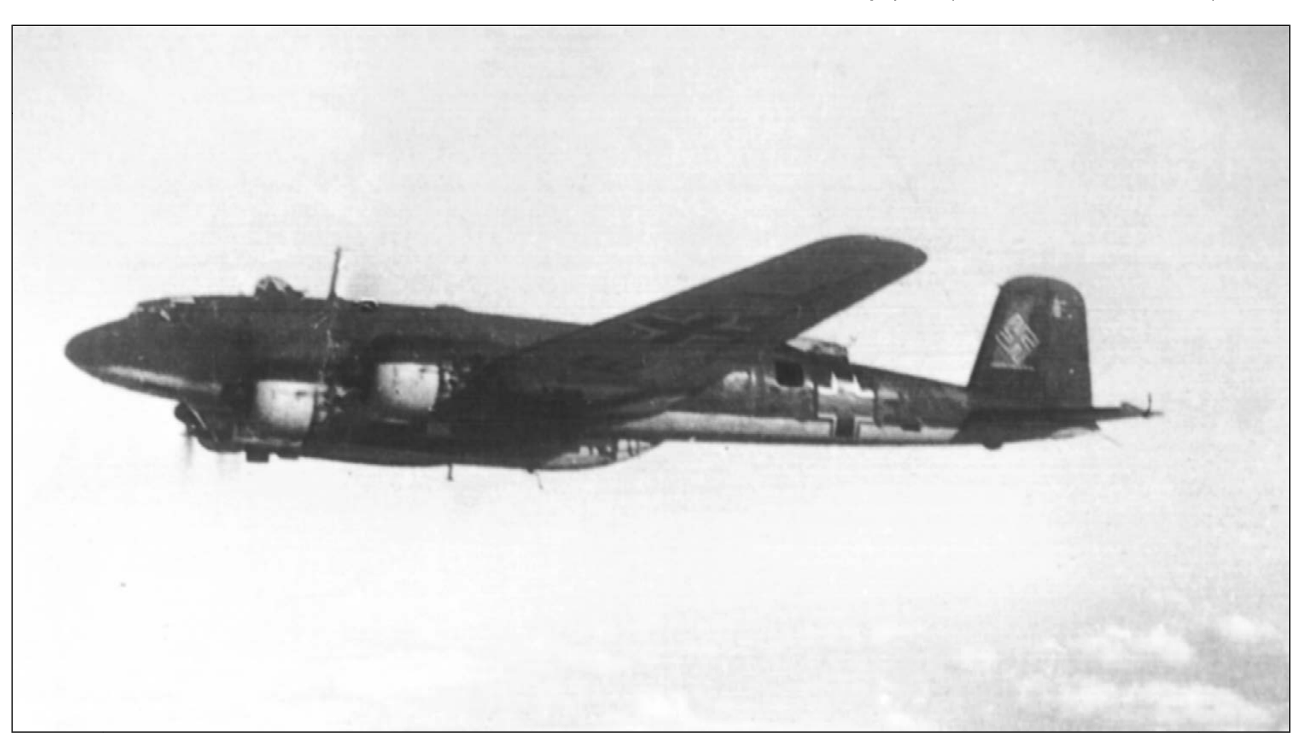
Пока Йопе разбирался с «Эмпресс оф Бритн», другой самолет I/KG 40 впервые атаковал не одиночное судно, а конвой OB 234. И в этот раз «Кондору» сопутствовал успех – на дно пошел пароход «Альфред Джонс» (5013 брт). Впоследствии Б. Йопе вспоминал: «Конвои в то время, даже достаточно крупные, часто шли без какого-либо эскорта. Лишь немногие торговые суда имели зенитное вооружение. И, хотя «Кондоры» не могли поднимать значительную боевую нагрузку, мы могли сбрасывать бомбы с очень малой высоты, добиваясь многих успехов».

4 ноября жертвой «Кондоров» едва не стал ещё один трансатлантический лайнер – «Виндзор Кастл», но попавшая в него бомба не взорвалась. Пять дней спустя повезло «трансатлантику» «Эмпресс оф Джапан» – сброшенная FW 200C бомба срикошетировала от борта и взорвалась в воде. А вот лайнер «Апапа» (9333 брт) оказался не таким везучим – 15 ноября он был потоплен. Крупными успехами являлись также уничтожения «Кондорами» сухогрузов «Налон» (7222 брт; 6 ноября) и «Эмпайр Уинд» (7459 брт; 14 ноября). А 3 декабря «Кондор» потопил судно «У. Хендрик», следовавшее в составе конвоя HX 90.

В то время экипажи FW 200C придерживались такой тактики атаки торговых судов: заход выполнялся со стороны кормы на высоте 250–400 м с пологого пикирования. Пролетая на скорости 320–350 км/ч над топами мачт жертвы, пилот «Кондора» сбрасывал бомбу. При заходе на цель и сразу после сброса бомбы бортстрелки, находящиеся в подфюзеляжной гондоле, вели огонь, пытаясь нейтрализовать расчеты зениток на борту атакованного судна. Особенно эффективной была носовая 20-мм пушка MG FF. И хотя в одном заходе сбрасывалась только одна бомба (реже – две), в большинстве случаев даже одного прямого попадания 250-кг боеприпаса вполне хватало, чтобы отправить «купца» на дно.

Интенсивная боевая работа I/KG 40 сопровождалась не только громкими успехами, но и чувствительными потерями. 20 августа 1940 г. зенитки одного из торговых судов подбили «Кондора», совершавшего полет на метеоразведку над Ирландским морем. Поврежденная машина разбилась при вынужденной посадке у Клогейна на территории Ирландии, а её экипаж во главе с гауптманом Карлом-Хайнцом Молленгауэром (Karl-Heinz Mollenhauer) и на-

Один из ранних FW 200C в полете



ходившийся на борту доктор Э. Крюгер (E. Krüger) из Метеорологического бюро Германии были интернированы. Даже при возвращении авиаторов подстерегали опасности: 31 августа FW 200C-2 (WNr. 0014) разбился при посадке из-за отказа тормозов, а 21 сентября в аналогичной ситуации получила серьезные повреждения другая машина (WNr. 0023). Случались и неминуемые на войне, но от того не менее досадные ошибки: 8 октября «Кондор» WNr. 0022 был сбит собственными зенитчиками у Бреста. 22 октября в боевом вылете, в районе западнее Ирландии, был потерян FW 200C-2 WNr. 0024.

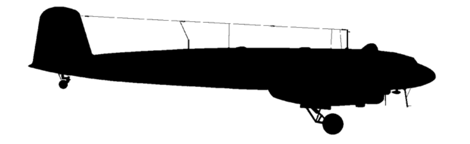
Не дремал и противник. Ещё в мае 1940 г. британцам удалось сломать радиокод люфтваффе, что позволило им (пусть и с некоторым опозданием) расшифровывать радиообмен между «Кондорами» и наземными базами. Первой реакцией на информацию о появлении западнее Англии новых самолетов-разведчиков стала переброска в мае 1940 г. на аэродромы Северной Ирландии трех эскадрилий дальних истребителей «Бленхейм», а в ноябре к ним присоединилась ещё одна эскадрилья. Кроме того, было принято решение о возможно более быстрой установке зениток на все торговые суда и о преодолении ими опасных районов на подходах к Ирландскому морю исключительно в темное время суток. Оборонительными мероприятиями дело не ограничивалось: в ночь с 22 на 23 ноября 1940 г. 32 бомбардировщика Королевских ВВС нанесли удар по Мериньяку, в результате которого были уничтожены два «Кондора» (в т.ч. один из первых полученных I/KG 40 самолетов модификации FW 200C-3, WNr. 0027). Налеты повторялись 8 декабря 1940 г., 27 января и 4 февраля 1941 г. – но без особых успехов. В начале 1941 г. даже рассматривалась возможность организации рейда коммандос на аэродром Мериньяк. Предполагалось дождаться дня, когда один из «Кондоров», совершавших разведывательные полеты, был бы сбит. После этого, надеясь на то, что информация о гибели машины ещё не попала к немцам, в Мериньяке приземлился бы «троянский конь» – бывший датский FW 200A с 24 коммандос на борту, задачей которых было уничтожение как можно большего числа вражеских самолетов. Однако своей реализации этот рискованный и, по сути, самоубийственный план так и не дождался.



Подфюзеляжная гондола FW 200C была смещена к правому борту

Опасность со стороны FW 200C побудили британцев, опиравшихся на опыт применения судов-ловушек против немецких субмарин, применить подобный прием и против самолетов. Пароход «Криспин» (1935 г. постройки, водоизмещением 5051 т) переоборудовали в замаскированное судно ПВО, снабдив его десятком зениток и отправив патрулировать наиболее угрожаемые акватории. Предполагалось, что «Кондор», соблазнившись легкой добычей, попытается атаковать судно и попадет под массированный зенитный огонь. Однако «Криспин» так и не успел уничтожить хотя бы один самолет до того, как 3 февраля 1941 г. сам был потоплен. На этот раз опасность пришла не с воздуха, а из-под воды – судно стало жертвой субмарины U107.

Британские истребители достаточно долго не представляли серьезной угрозы для «Кондоров», совершавших полеты в режиме радиомолчания и вне зоны действия британских радаров. Лишь 30 ноября 1940 г. пара «Бленхеймов» IVF из 236-й эскадрильи перехватили FW 200C. Но не успели британцы выйти на дистанцию открытия огня (а «Бленхеймы» вооружались лишь пулеметами винтовочного калибра), как «Кондор» скрылся в облаках. Ещё одной попыткой противодействия немецкой авиации дальнего действия стало направление в декабре 1940 г. в опасные районы бывшей плавбазы гидросамолетов «Пегасус», снабженной катапультой и тремя истребителями «Фулмар». 11 января 1941 г. с «Пегасуса» подняли одного истребителя для перехвата FW 200C, но тот благополучно ушел, успев отправить на дно пароход «Бичи» (1600 брт) из состава конвоя HG 49. Таким образом, отсутствие у британцев эффективных средств борьбы с самолетами дальнего действия позволяло группе I/KG 40 методично увеличивать свой боевой счет: за период с 15 ноября до 31 декабря 1940 г. её экипажи потопили шесть гражданских судов общим тоннажем 30477 брт и один военный транспорт, а также повредили ещё шесть судов (25 708 брт). При этом следует учитывать, что количество боеготовых FW 200C в группе I/KG 40 в среднем ежедневно составляло не более восьми машин, а боевые вылеты совершали, как правило, две единицы. В общей же сложности в течение 1940 г. «Кондоры» потопили 15 судов (74 543 брт) и повредили 18 (179 843 брт). Хотя потери FW 200 были достаточно ощутимыми, но непосредственно над океаном жертвами противника стали только две машины, сбитые 20 августа и 22 октября.

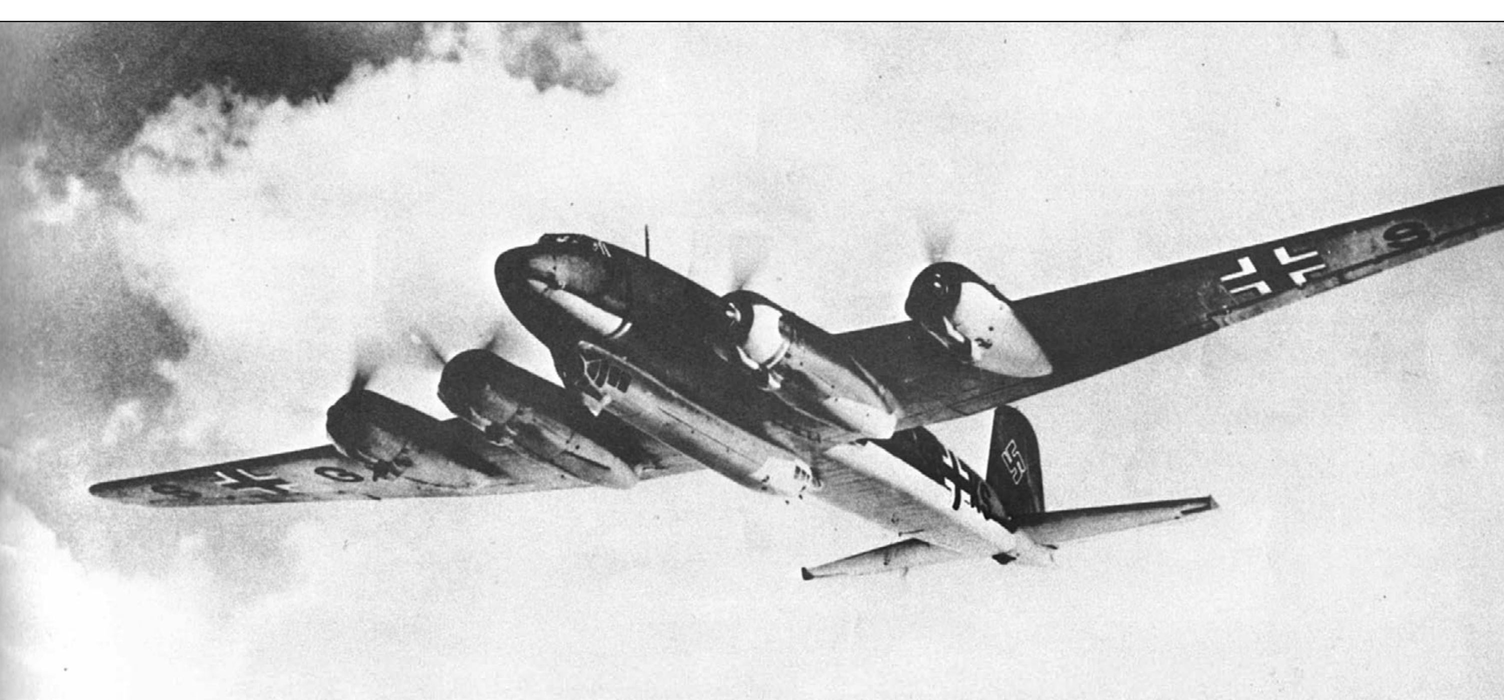


Против конвоев

6 января 1941 г. командование немецких ВМС добилось долгожданного успеха, убедив Гитлера подчинить в оперативном отношении группу I/KG 40 командующему подводными лодками адмиралу Карлу Деницу (Karl Dönitz). Но на способах боевого применения FW 200C это поначалу не отобразилось – самолеты продолжали атаковать конвои. Счет в новом году открылся 8 января, когда был потоплен пароход «Клитонеус» (6278 брт). 16 января крупного успеха добился обер-лейтенант Йопе: в ходе налета на конвой OB 274 около 13:00 он потопил сразу два судна – греческий пароход «Меандрос» (4851 брт; собственно, после атаки «Кондора» остался на плаву, но из-за повреждений был добит кораблями эскорта) и голландский танкер «Оноба» (6256 брт). В период с 20 по 23 января экипажи I/KG 40 потопили суда «Капетан Стратис» (3573 брт), «Темпл Мид» (4427 брт), «Луригетан» (3564 брт), «Лэнглигорз» (4524 брт) и «Мостын» (1859 брт). 28 января был потоплен «Грелроза» (4574 брт), а два дня спустя – «Ауствард» (3677 брт) и «Олимпьер» (5266 брт).

В общей сложности за первый месяц 1941 г. самолеты I/KG 40 потопили 15 судов (63 175 брт), повредив ещё три (11 593 брт). Собственные потери свелись к двум машинам: 10 января пулеметным огнем с морского буксира «Симен» был сбит FW 200C-3 (WNr. 0035) обер-лейтенанта Бурмейстера (Burmeister), а 29-го – не вернулась из боевого вылета машина обер-лейтенанта Винтера (Winter). Если во втором случае все авиаторы погибли, то из шести членов экипажа первой машины трем (в том числе пилоту) удалось спастись. Они оказались первыми членами экипажей «Кондоров», попавшими в английский плен, а их допросы, а также захваченные в сбитом самолете документы (в т.ч. летные книжки) дали британцам бесценную информацию о группе I/KG 40 и тактике применения FW 200. В частности, англичане узнали, что норвежские аэродромы уже не используются для базирования «Кондоров». Ещё одним важным результатом допросов стало определение наиболее эффективного средства противодействия атакам FW 200: спарки 20-мм «эрликонов», размещенной на кормовой платформе судна.

Пока экипажи «Кондоров» занимались обычной боевой работой, в среде высшего военного руководства Германии развернулась настоящая война за контроль над I/KG 40. 7 февраля 1941 г. рейхсмаршал Герман Геринг (Hermann Göring) потребовал от Деница вернуть группу под контроль люфтваффе, мотивируя свое требование известным аргументом: «Все, что летает – мое!». Кроме того, Геринг требо-



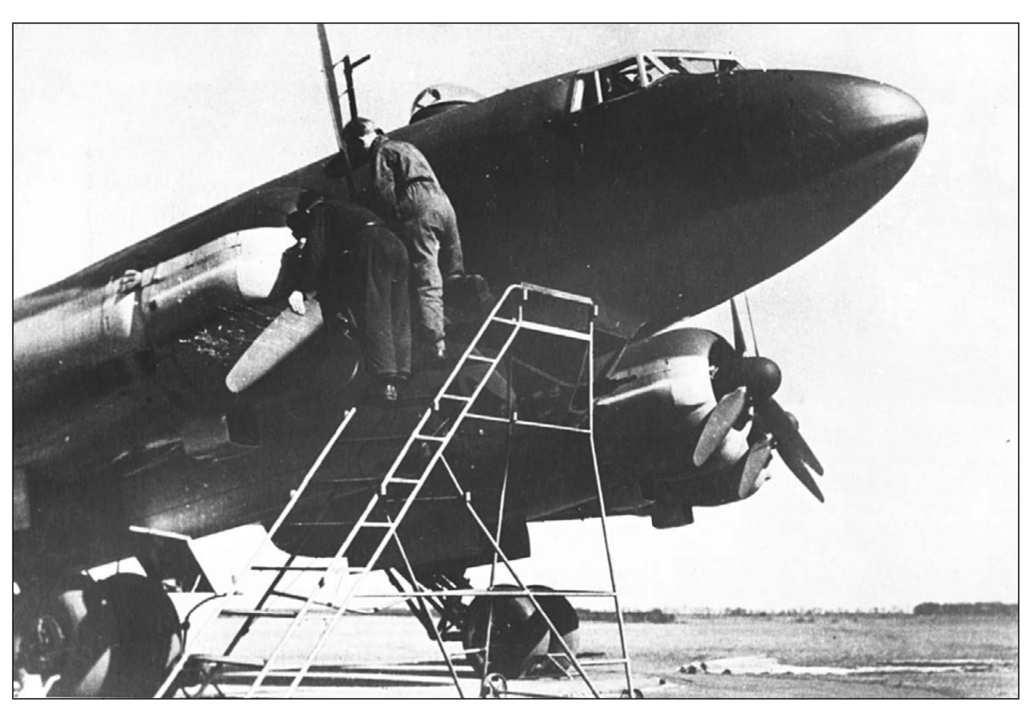
Нижние поверхности FW 200C окрашивались светло-серой краской

вал прекращения полетов FW 200C западнее 25 градуса, поскольку дальше «Кондоры» не могли нести бомбовую нагрузку, а I/KG 40 являлась, по мнению рейхсмаршала, прежде всего бомбардировочной частью. Четыре дня спустя Герингу удалось добиться своего. По приказу Гитлера I/KG 40 подчинили 3-му воздушному флоту, точнее – созданному в его составе штабу командующего авиации Атлантики (Fliegerführer Atlantik) в Лорьяне, который возглавил оберст-лейтенант Мартин Гарлингхаузен (Martin Harlinghausen). В то время I/KG 40 насчитывала 29 самолетов FW 200C.

В феврале 1941 г. успехи экипажей I/KG 40 были ещё более впечатляющими, чем в предыдущем месяце: потоплены 22 судна (84 515 брт), повреждены 14 (70 747 брт). В том месяце, несмотря на возвращение группы в ведение люфтваффе, впервые удалось организовать наведение на конвой, обнаруженный «Кондором», «волчьей стаи» субмарин. 22 февраля пять подлодок по наводке авиации нанесли удар по конвою OB 288, потопив девять судов (42 282 брт). 4 февраля экипажем FW 200C был потоплен пароход «Калафатис» (4443 брт), а на следующий день – «Иоаннис М. Эмбирикос» (3743 брт). 9 февраля «Кондоры» устроили избиение конвою HG 53, перехватив его в океане юго-западнее Португалии. Пять самолетов отправили на дно пять судов, правда, небольших: «Британник» (2490 брт), «Дагмар I» (2471 брт), «Юра» (1759 брт), «Варна» (1714 брт) и «Тежу» (967 брт). Опыт группового налета на конвой был признан успешным, и 26 февраля пятерка FW 200C вновь атаковала конвой – на этот раз OB 290. Жертвами «Кондоров» стали семь судов, в большинстве своем – достаточно крупных: «Амстеллэнд» (8156 брт), «Маханда» (7181 брт), «Лланверн» (4966 брт), «Суинбёрн» (4659 брт), «Хойрсплэйн» (4368 брт), «Кирьякоула» (4340 брт) и «Сольферино» (2580 брт). 27 февраля атаке одиночного «Кондора» подвергся пассажирский лайнер «Анхизес» (10 046 брт), получивший повреждения и на следующий день добитый другим FW 200C.

Все февральские успехи были достигнуты ценой минимальных потерь – группа лишилась двух FW 200C-3. Оба экипажа погибли, причем самолет обер-лейтенанта Хайнца Креймейера (Heinz Kreimeier) разбился при посадке на аэродроме Бордо-Мериньяк.

С марта 1941 г. ситуация на океанских коммуникациях начинает кардинально ме-



Для обслуживания двигателей «Кондора» необходимы были специальные стремянки

няться. На судах противника существенно усиливаются зенитные средства, практически прекращается следование их поодиночке – только в составе конвоев, что делало транспорты менее уязвимыми от атаки с воздуха даже при отсутствии кораблей эскорта. Кроме того, акценты в боевой работе FW 200C смещаются с ударных задач на разведку в интересах подводного флота. В течение трех весенних месяцев «Кондоры» отправили на дно 16 судов (90 371 брт).

В марте самолеты I/KG 40 выполнили 55 боевых вылетов, потеряв одну машину (WNr. 0041), разбившуюся 18 марта у Бреста. Потоплено же было четыре судна: 2 марта – «Сималур» (6533 брт), 19-го – «Бенворлих» (5193 брт), 25-го – «Бивербра» (9956 брт) и 26-го – «Эмпайр Мермэйд» (6381 брт). В апреле жертвами «Кондоров» стали «Данстан» (потоплен 6 апреля; 5030 брт), нейтральный шведский «Кексгольм» (12 апреля; 3185 брт), «Сведру» (атакован 12 апреля, затонул три дня спустя; 5353 брт) и «Маунтпарк» (26 апреля; 4648 брт). А вот собственные потери в том месяце резко возросли – из боевых вылетов не вернулись четыре FW 200C, причем три из них погибли последовательно в течение трех дней – 16, 17 и 18 апреля. Первый из них (WNr. 0039) стал жертвой британского истребителя «Бофайтер» из 252-й эскадрильи, экипаж обер-лейтенанта Г. Рихтера (H. Richter) погиб. 17 апреля пропал без вести самолет FW 200C-3 (WNr. 0051) обер-лейтенанта Пауля Клауса (Paul Klaus), а на следующий день машина с заводским номером 0053 получила повреждения при атаке конвоя HG 53 и вынуждена была садиться на воду у ирландского берега. Экипаж обер-лейтенанта Э. Мюллера (E. Müller) уцелел, но был интернирован. Четвертая машина (WNr. 0054) была потеряна 29-го числа в районе Шетландских о-вов. Кроме того, ещё три «Кондора» (в том числе один FW 200D) уничтожили на аэродроме Бордо-Мериньяк 13 апреля британские «бомберы». Правда, и активность I/KG 40

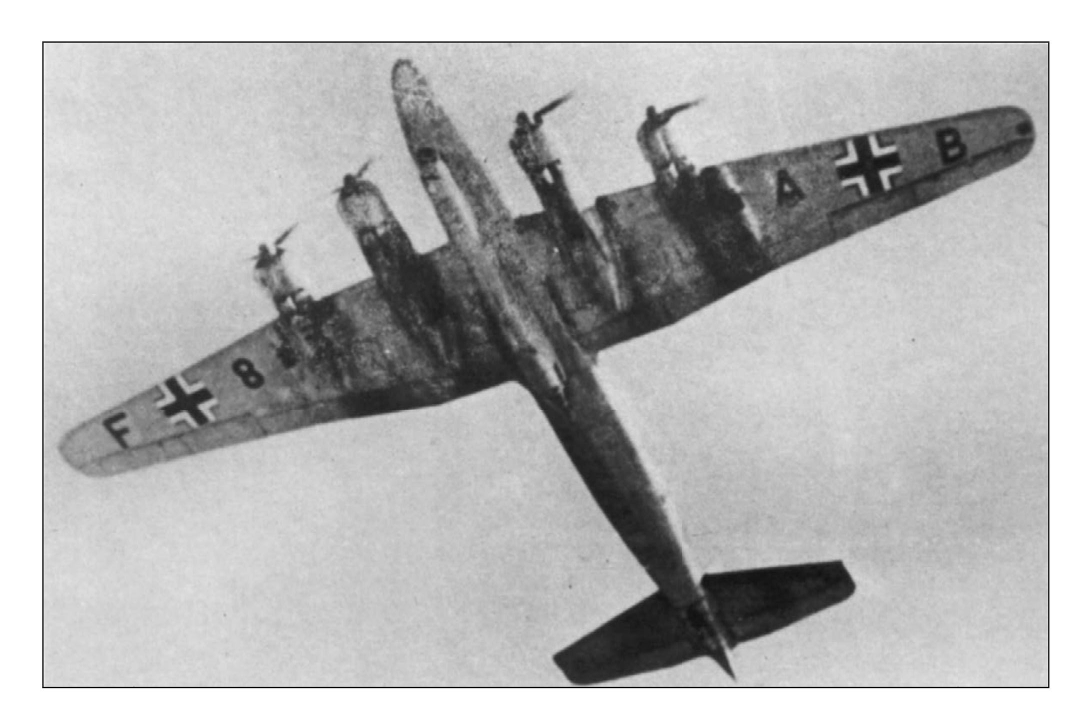


Замена хвостового колеса «Кондора»





FW 200C из состава I/KG 40



Характерный силуэт «Кондора» трудно было спутать с другим самолетом

была выше – в апреле её экипажи выполнили 74 боевых вылета.

Одна машина погибла в следующем месяце – 19 мая 1941 г. кавалер Рыцарского креста обер-лейтенант Ганс Бухгольц (Hans Buchholz), имеющий на своем счету десять потопленных судов, пытался атаковать транспорт «Умгени», но был сбит зенитчиками. Его самолет FW 200C-3 (WNr. 0060) упал в воду в 400 км от залива Донегал. Трем членам экипажа удалось спастись, попав в плен. Среди боевых операций мая месяца следует отметить уничтожение двух крупных транспортов: 11 мая – «Сомерсета» (8790 брт), а 17-го числа – «Стейтсмена» (7939 брт).

Наиболее значительным успехом, достигнутым группой I/KG 40 июне 1941 г., стал налет 15 июня пяти FW 200C-3 на конвой HS 65 в 350 км западнее побережья Португалии. Итогом было уничтожение (или повреждение) восьми судов. Однако ПВО конвоя оказалась достаточно сильной – три «фокке-вульфа» получили попадания. Одному из них, WNr. 0061, пилотируемому обер-лейтенантом Этрихом Вестерманном (Etrich Westermann), удалось дотянуть до побережья Португалии, но при вынужденной посадке машина разбилась, а весь экипаж погиб. Обер-ефрейтор Мейсснер (Meißner) смог посадить своего «Кондора» (WNr. 0052) в Испании, на аэродроме Навио. Спустя несколько недель в результате дипломатических усилий самолет и экипаж смогли вернуться во Францию. Наконец, третья машина, которую вел обер-ефрейтор Игнац Видманн (Ignaz Widmann), несмотря на полученные повреждения, благополучно достигла Бордо. 24 июня вынужденную посадку на воду в Бискайском заливе совершил «Кондор» с заводским номером 0067, экипажу которого удалось спастись. 30 июня над Атлантикой был потерян FW 200C-3 (WNr. 0064), оборудованный экспериментальной РЛС «Эхолот» фирмы «Атлас». Пилот обер-ефрейтор Герберт Орбах (Herbert Ohrbach) и все другие члены экипажа погибли.

Несмотря на настойчивость Геринга, считавшего «Кондор» прежде всего бомбардировщиком, суровые реалии войны вынудили с июля 1941 г. сосредоточить усилия I/KG 40 на разведке – усилившаяся ПВО конвоев делала бомбовые удары по ним весьма рискованными для маломаневренных «фокке-вульфов». Наращивание темпа поставок от промышленности (хотя, по сути, производство FW 200 всегда оставалось малосерийным) позволило значительно повысить активность I/KG 40: если в первой половине 1941 г. в полет ежедневно отправлялось в среднем два «Кондора», то к концу лета это количество удалось довести до восьми. Изменился и основной район применения



FW 200C-4 являлся одной из самых распространенных модификаций «Кондора»

Справа:
Фриц Флигель



Внизу:
Самолеты FW 200C-4 на аэродроме Бордо-Мериньяк

FW 200C – вместо западных подходов к Британским о-вам они теперь действовали, в основном, на трассах конвоев Гибралтар–Англия. Погодные условия в этом районе были существенно лучше, меньшим было и расстояние от базы Бордо-Мериньяк. Дополнительным фактором, способствовавшим увеличению эффективности воздушной разведки морских коммуникаций противника, стало тесное взаимодействие с абвером, агенты которого на Пиренеях сообщали о передвижениях судов и конвоев.

Отправляясь в разведывательные полеты, экипажи «Кондоров» порой брали на борт небольшой бомбовый груз, но вот пустить его в ход удавалось все реже. За всю вторую половину 1941 г. на счет I/KG 40 было записано лишь пять потопленных судов общим тоннажем 11 985 брт. А свои потери заметно росли. 18 июля 1941 г. при атаке «купца» был сбит FW 200C-3 (WNr. 0063) обер-фельдфебеля Ганса Йордана (Hans Jordan). На следующий день ещё одного «Кондора» (WNr. 0043)

сбили зенитчики судов конвоя OB 346. На борту упавшего в море самолета погиб весь экипаж, возглавляемый командиром группы I/KG 40 гауптманом Фрицем Флигелем (Fritz Fliegel), кавалером Рыцарского Креста.

23 июля состоялся интересный воздушный бой – FW 200C-3, пилотируемый обер-фельдфебелем Генрихом Блейхертом (Heinrich Bleichert), осуществлявший метеоразведку у берегов Ирландии, был атакован патрульным «Хадсоном» из 223-й эскадрильи Берегового командования. Британская двухмоторная машина с пилотажными характеристиками, далекими от истребительных, смогла одержать победу над четырехмоторным «фокке-вульфом». Весь экипаж последнего (за исключением погибшего метеоролога) во главе с командиром Г. Блейхертом (H. Bleichert) был выловлен из воды английским кораблем и попал в плен. А 24 июля из боевого вылета в тот же район не вернулся FW 200C-3 командира группы I/KG 40 гауптмана Конрада Ферльора (Konrad Verlohr). Судьба машины и её экипажа до сих пор остается неустановленной. Справедливости ради отметим, что в июне одной воздушной победы удалось добиться и экипажу «Кондора»: 17 июля бортстрелки одного из FW 200C сбили над Атлантикой патрульный самолет «Уитли» из 502-й эскадрильи британского Берегового командования.

Фактором, резко снизившим эффективность применения «Кондоров» против конвоев, стала новая тактика ПВО. Ещё 30 декабря 1940 г., когда успехи FW 200C в бомбардировках конвоев приближались к своей кульминации, британское адмиралтейство решило оборудовать некоторые торговые суда катапультами для старта одномоторных истребителей. Такие суда получили обозначение «КАМ-шипы» (CAM-Ships – Catapult-Aircraft-Merchant-Ships). Каждое из них несло, как правило, два «Харрикейна»: один на катапульте в готовности к применению, второй – запасной, на палубе. При появлении немецкого самолета «Харрикейн» поднимался в воздух, а после того, как противника удавалось сбить, или хотя бы отогнать, пилот истребителя мог попытаться дотянуть до



Истребитель «Харрикейн» на катапульте «КАМ-шипа»

ближайшего берегового аэродрома или приводниться у своего «КАМ-шипа» (в последнем случае самолет шел на дно, но пилот спасался). Поскольку масса катапульты была довольно большой, её можно было установить на судно тоннажем не менее 9000 брт. Требовалась также скорость носителя не менее 10-12 узлов. Первоначальными планами адмиралтейства предусматривалось оборудовать даже 200 «КАМ-шипов», но позже это количество сократило до 50, а затем до 35 судов, прошедших переоборудование до октября 1941 г.

Первые рейсы «КАМ-шипов» в составе конвоев состоялись в мае 1941 г. Сбивать «Кондоры» пилотам базировавшихся на них «Харрикейнов» удавалось достаточно редко. Первая победа была одержана 3 августа 1941 г., когда лейтенант Эверетт (Everett) из 804-й эскадрильи, стартовав с судна «Мэплин», выполнил четыре захода и, расстреляв весь боекомплект, смог уничтожить FW 200C-3 (WNr. 0066) унтер-офицера Хасека (Hasek), весь экипаж которого погиб. Но в подавляющем большинстве случаев одного появления в воздухе британского истребителя хватало, чтобы «фокке-вульф» ретировался, не желая испытывать судьбу. Продолжали «Кондоры» нести потери и без вмеша-

тельства противника: 15 августа западнее Португалии пропал без вести FW 200C-3 (WNr. 0056) с экипажем обер-лейтенанта Бруно Розе (Bruno Rose), а 5 сентября у о. Флевес – FW 200C-3/U4 (WNr. 0074) обер-лейтенанта Хорста Нойманна (Horst Neumann).

Ещё большую опасность, чем «КАМ-шипы», представляли для самолетов I/KG 40 эскортные авианосцы. Первый из них – «Одесити», переоборудованный из конфискованного немецкого судна «Ганновер» – включился в сопровождение конвоев на гибралтарской трассе в августе 1941 г. 21 сентября его пилоты одержали первую победу – пара «Мартлетов» 802-й эскадрильи, пилотируемых суб-лейтенантами Питерсоном (Peterson) и Флетчером (Fletcher), атаковала и сбила FW 200C-3 (WNr. 0078), пилотируемый Георгом де ла Франком (Georg de la Franck), весь экипаж которого погиб.

В последующие месяцы испортившаяся погода существенно ограничила боевую активность «Кондоров». В частности, в октябре 1941 г. самолеты поднимались в небо лишь считаные разы. Боевых потерь не было, но одним «Кондором» в люфтваффе стало меньше – 21 октября разбился самолет с заводским номером 0023 из состава учебной группы IV/KG 40.

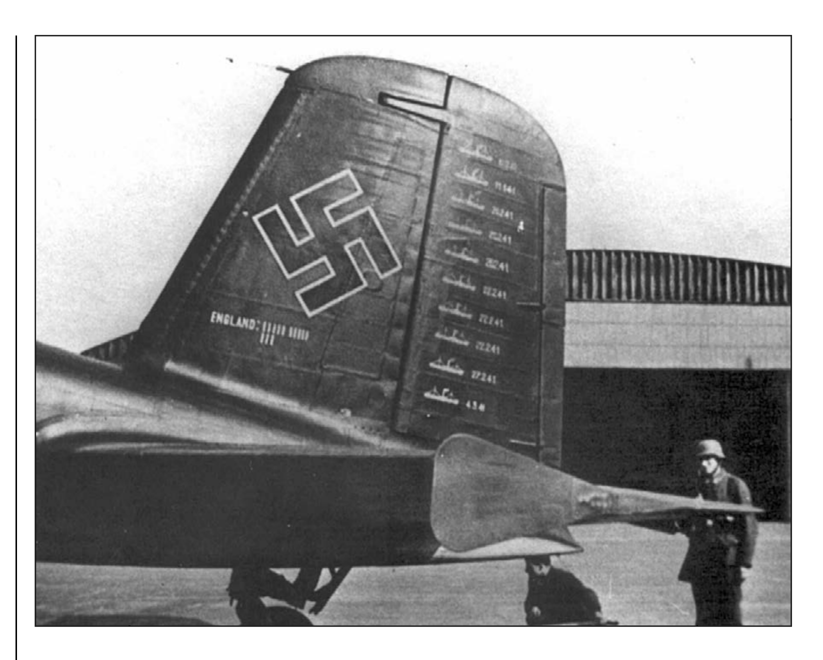
За ноябрь I/KG 40 выполнила 62 боевых вылета. Пять раз удалось установить контакт с конвоями, один из них «Кондоры» «вели» в течение двух дней. Единственная в том месяце попытка атаковать вражеские суда окончилась плачевно – 8 ноября 1941 г. при атаке конвоя был сбит FW 200C-3/U4 (WNr. 0083). Экипаж обер-лейтенанта Карла Крюгера (Karl Krüger) погиб. Его сбили два «Мартлета», пилотируемые суб-лейтенантами Хатчинсоном (Hutchinson) и Винтуром (Wintour). Правда, бортстрелки «Кондора» ответным огнем сумели сбить самолет Винтура, пилот которого погиб. Ещё в одном случае был потерян самолет, но экипаж выжил: 2 ноября при попытке совершить вынужденную посадку на аэродроме Рошфор разбился FW 200C-3/U2 (WNr. 0044). В декабре 1941 г. на счету экипажей I/KG 40 было лишь 23 боевых вылета. Правда, при этом один из конвоев – HG 76 – удалось вести в течение пяти дней! Но и потери оказались весьма ощутимыми: два «Кондора» погибли в боевых вылетах, ещё два разбились при вынужденных посадках, причем во всех четырех случаях эки-

Линейка FW 200C-4 из состава I/KG 40



пажи погибли. В частности, 19 декабря «Мартлеты» с «Одесити», пилотируемые суб-лейтенантами Слейгом (Sleigh) и Брауном (Brown) сбили FW 200C-3/U4 (WNr. 0086) обер-лейтенанта Х.-Й. Газе (H.-J. Hase). К счастью для экипажей «Кондоров», грозный «Одесити» два дня спустя был пущен на дно субмариной U751, а новые эскортные авианосцы вошли в строй Королевского флота лишь в конце 1942 г. Среди других декабрьских потерь группы I/KG 40 – самолеты с заводскими номерами 0085 (5 декабря), 0055 (12 декабря) и 0073 (21 декабря; разбился на территории Испании).

Новый 1942 г. начался для I/KG 40 с потерь – 2 января неподалеку от мыса Финистерре британский тяжелый истребитель «Бофайтер» повредил FW 200C-3/U4 (WNr. 0088). Пилот «Кондора» сумел посадить машину на территории Испании, благодаря чему весь экипаж смог уцелеть. Ещё одна машина этой модификации (WNr. 0093) погибла 31 января, став жертвой зениток корвета «Дженистра». На этот раз экипаж обер-фельдфебеля Вернера Борнфельда (Werner Bornfeld) погиб. Два самолета (WNr. 0079 и 0102) погибли и в феврале. И если из экипажа первой машины не уцелел никто, то экипажу второй крупно повезло – после посадки на воду он был спасен одним из «У-ботов» – за исключением погибшего командира, фельдфебеля Курта Хейнца (Kurt Heinz). А вот о громких успехах «каперов» в борьбе с конвоями пришлось забыть...



Отметки потопленных судов на хвостовом оперении FW 200C-3 гауптмана Эдмунда Дазера, награжденного Рыцарским крестом



Техническое обслуживание двигателей FW 200C

Над Крайнем Севере

В марте 1942 г. группу I/KG 40 из солнечной Франции передислоцировали в неуютную Норвегию – на аэродром Тронхейм-Вернес. Обуславливалось это переносом основного района действий субмарин Деница из восточной Атлантики в воды, прилегающие к побережью США. В Норвегии группа вошла в состав 5-го воздушного флота, а её основной задачей стали операции против конвоев, следующих в Мурманск. Поскольку сборным пунктом для этих конвоев являлась Исландия, то «Кондоры» начали систематические разведывательные полеты к этому острову. Первый FW 200C был замечен над Рейкьявиком 30 марта 1942 г. И если в апреле и мае пролеты «Кондоров» над Исландией отмечались лишь эпизодически, то в июне и июле самолеты I/KG 40 стали здесь постоянными «гостями». Кроме этой группы, в августе–декабре 1942 г. три самолета FW 200C-3 числились в составе другой «норвежской» части – дальнеразведывательного отряда 1.(F)/120, дислоцировавшегося на аэродроме Ставангер-Сола и вооруженного двухмоторными Ju 88D.

Перебазирование «Кондоров» в Норвегию не осталось незамеченным для британцев, и те выслали для удара по Вернесе авианосец «Викториес». Однако налет палубной авиации оказался практически безрезультатным – лишь два немецких самолета (WNr. 0065 и 0111) получили незначительные повреждения. Первые потери в Норвегии были понесены от небоевых причин – вскоре после передислокации пришлось аварийно садиться на воду из-за неисправности элеронов самолету FW 200C-3 (WNr. 0063) из отряда 7./KG 40. 12 апреля при взлете разбился FW 200C-3/U4 (WNr. 0075) из того же подразделения. Первая боевая потеря была понесена 9 мая, когда из разведывательного вылета к Исландии не вернулся очередной «фокке-вульф» – FW 200C-3/U4 (WNr. 0087). Самолет сбили зенитчики норвежского судна «Дуоро», а экипаж обер-лейтенанта Карла Тиде (Karl Thiede) в полном составе погиб.

14 мая четверка FW 200C обнаружила и потопила ледокол «Исбёрн» и рыболовное судно «Селис», следовавшие к Шпиц-



Подвеска бомб при помощи тележки-подъемника

бергену для организации там метеорологической станции. А 25 мая группа I/KG 40 одержала первый крупный успех со времен перебазирования на Север – один из её самолетов обнаружил следовавший в СССР конвой PQ 16. В течение нескольких дней «Кондоры» «вели» конвой, обеспечивая наводку на него бомбардировщиков и торпедоносцев 5-го воздушного флота. Успех был оплачен потерей одного самолета – FW 200C-3/U4 (WNr. 0080), разбившегося при взлете 25 мая.

1 июля 1942 г. один из самолетов отряда 3./KG 40 обнаружил в Арктике конвой PQ 17. Тем самым был дан старт беспрецедентной «охоте» за конвоем, приведшей к огромным потерям для союзников (было потоплено 23 из 34 судов конвоя) и неоднократно описанной в литературе. Мы же лишь отметим, что эта «охота» стоила I/KG 40 одного сбитого FW 200C-4 (WNr. 0101), пилотировавшегося обер-лейтенантом Альбертом Грамковым (Albert Gramkow). Эта машина неосмотрительно атаковала американский транспорт «Беллингхэм» и была сбита огнем его зениток.

7 августа из разведывательного полета к о. Ян-Майен не вернулся «фокке-вульф» WNr. 0104. Экипаж обер-ефрейтора Альфонса Клейншниттгера (Alfons Kleinschnittger) погиб. А неделю спустя у побережья Исландии был сбит FW 200C-4 (WNr. 0125) из штабного звена группы I/KG 40. Для его уничтожения понадобились усилия трех американских истребителей. Сначала «Кондора» атаковал P-38F майора Джона У. Вельтмана (John W. Weltman) из 27-й истребительной эскадрильи, но бортстрелки немецкой машины сумели вывести из строя один из двигателей «Лайтнинга», и майору пришлось идти на посадку. Мгновение спустя «фокке-вульф» подвергся атаке P-39D 2-го лейтенанта Шаффера (Shaffer) из 33-й эскадрильи, а очередной «Лайтнинг» лейтенанта Шехана (Shahan) наконец-то добил живучего четырехмоторника, взорвавшегося в воздухе и упавшего в океан примерно в 15 км от берега. И в этом случае из состава экипажа обер-фельдфебеля Фрица Кюна (Fritz Kühn) никто не выжил…

Концовка августа оказалась весьма невезучей для I/KG 40 – 23-го, 24-го и 26-го числа на аэродроме Вернес разбились «фокке-вульфы» WNr. 0141, 0111 и 0133. Во всех случаях машины классифицировались как получившие повреждения на 60 % и не подлежащие восстановлению. А 29 августа при взлете разбился FW 200C-4/U4 (WNr. 0090) обер-лейтенанта Теодора



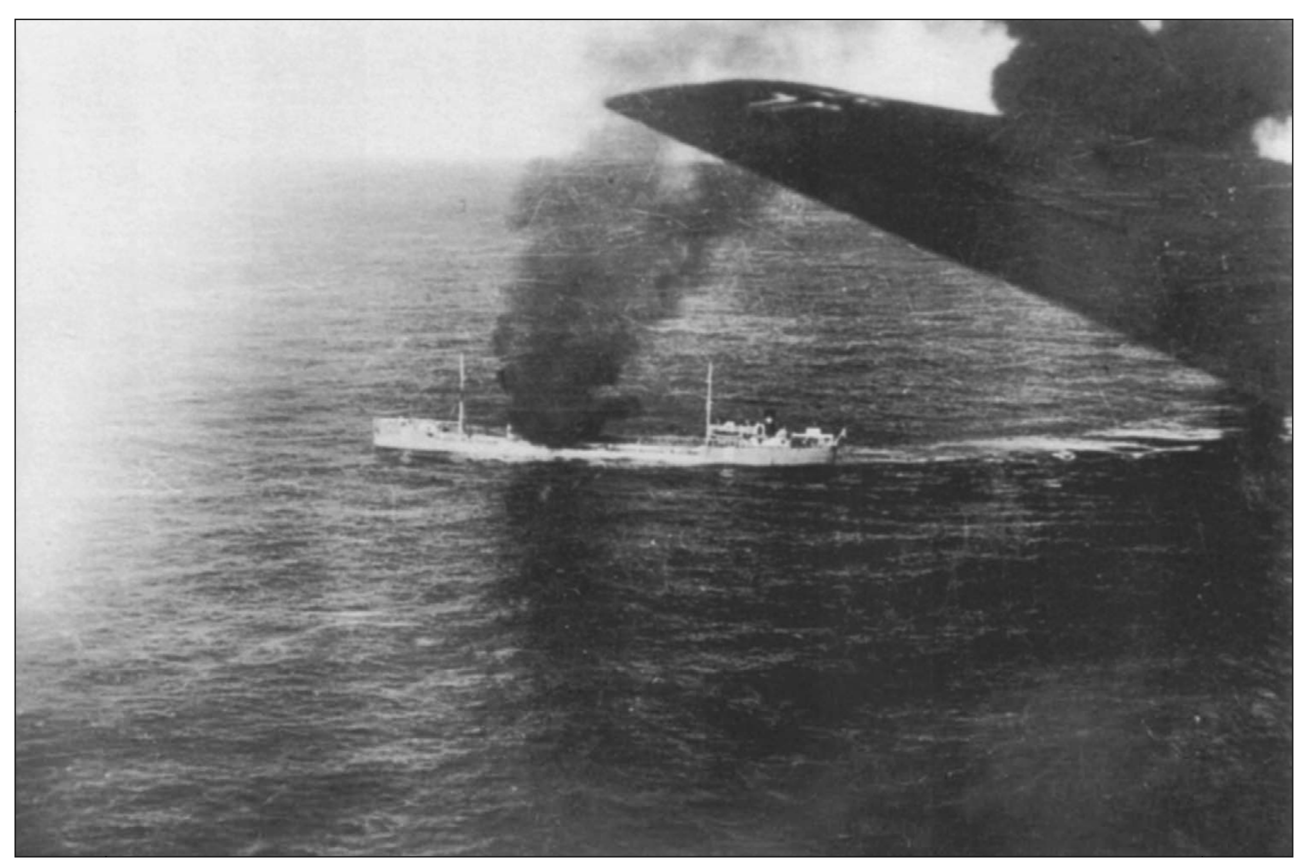
После возвращения из боевого вылета.

Йохимзена (Theodor Jochimsen). Во вспыхнувшем пожаре погиб весь экипаж. Вообще, «Кондоры» очень часто терпели аварии при посадке или взлете. Причинами тому являлись поломки шасси или хвостовой части фюзеляжа – эти узлы оказались слишком слабыми для тяжелой машины.

В сентябре 1942 г. самолеты I/KG 40 приняли участие в битвах против конвоев PQ 18 и QP 14. Правда, организация проводки этих конвоев была получше, чем PQ 17 – например PQ 18 лишился «только» 13 судов из 40, отправившихся в рейс. Во время «охоты» за этим конвоем «Кондорам» пришлось столкнуться с новым противником – советскими истребителями Пе-3бис из 13-го скоростного бомбардировочного полка. 18 сентября четверка самолетов, возглавляемая майором В.П. Богомоловым, вылетела на прикрытие конвоя. Отразив атаку «юнкерсов», летчики заметили несколько FW 200, но помешать их атаке не смогли. Лишь экипажу лейтенанта К. Усенко удалось догнать один из «Кондоров» и поджечь ему правый крайний мотор. Однако увлекшегося погоней лейтенанта быстро одернули по радио, приказав вернуться в зону барражирования и не дав добить противника. «Кондор» же благополучно дотянул до базы. Единственной сентябрьской потерей I/KG 40 стал FW 200C-4 (WNr. 0122), сбитый 17 сентября.

Продолжались и вылеты к Исландии – в октябре 1942 г. их количество достигло 17. Вот только ни одного конвоя у берегов этого острова обнаружить не удалось – американцы и британцы, готовясь к операции «Торч» (высадке в Северной Африке), сосредоточили свои усилия гораздо южнее. А вот потери продолжались. 24 октября две «Эйракобры», пилотируемые лейтенантами Ингелидо (Ingelido)и Моррисоном (Morrison) из американской 33-й эскадрильи, сбили над Исландией FW 200C-3/U4 (WNr. 0131). Экипаж оберлейтенанта Гейнца Годде (Heinz Godde) погиб. Четыре дня спустя в том же районе был сбит FW 200C-4 (WNr. 0109). Этот вылет стал последним для экипажа обер-

Результат атаки «Кондора»



лейтенанта Рудольфа Фельдта (Rudolf Feldt). Последней октябрьской потерей стал FW 200C-4 (WNr. 0162), разбившийся при взлете 30 октября.

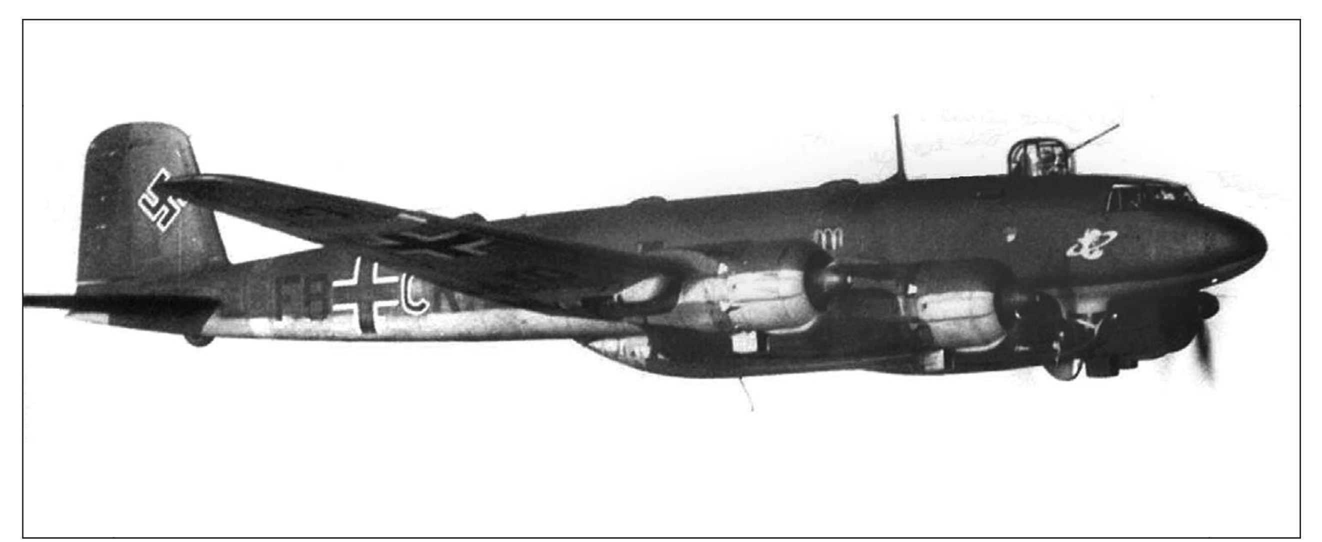
Рутинные разведывательные полеты над Исландией и арктическими водами продолжались и в ноябре-декабре 1942 г. В течение этих двух месяцев I/KG 40 лишилась четырех «Кондоров». В частности, 5 ноября у Исландии была потеряна машина FW 200C-4 WNr. 0124 а 18-го – WNr. 0143. 27 декабря при заходе на посадку в условиях ограниченной видимости врезался в горную вершину FW 200C-4 (WNr. 0140). В последний день года, преследуя конвой JW 51B, был сбит FW 200C-3/U4 (WNr. 0081), который пилотировал оберлейтенант Дитрих Вебер (Dietrich Weber). В большинстве случаев экипажи гибли в полном составе. Единственным исключением стала катастрофа 27 декабря. В тот день «фокке-вульф» разбился у Ставангера, и одному из членов экипажа – фельдфебелю Фрицу Адлеру (Fritz Adler) – удалось спастись, хотя и получив тяжелые травмы. А вот пятерым его коллегам повезло меньше...

В конце 1942 г. отряды 1. и 3./KG 40 были переброшены на Восточный фронт для снабжения окруженных под Сталинградом войск. Остававшийся в Норвегии отряд 2./KG 40 в марте 1943 г. перевели во Францию, введя в состав группы III/KG 40. По возвращении с Восточного фронта 1./KG 40 ввиду понесенных потерь пришлось расформировать. Таким образом, службу в Норвегии вместо полнокровной группы продолжил единственный отряд – 3./KG 40.

16 марта 1943 г. при взлете с Вернеса разбился FW 200C-4 (WNr. 0116) фельдфебеля Пфитценройера (Pfitzenreuera). Следующая потеря была понесена только 11 июля, когда в Тронхейме разбился FW 200C-5 (WNr. 0217). 5 августа добычей пары «Лайтнингов» из 50-й эскадрильи, пилотируемых лейтенантами Дезеа (Dethea) и Холли, (Holly) стал FW 200C-4 (WNr. 0200). Его пилот обер-фельдфебель Карл Хольтруп (Karl Holtrup) сумел



Обломки FW 200C-4/U3, сбитого американскими истребителями у Рейкьявика 24 октября 1942 г.



FW 200C-4 в боевом вылете



Самолеты FW 200C-3 группы I/KG 40. Июль 1941 г.

мастерски посадить поврежденного «Кондора» на воду у острова Гримси, и весь его экипаж очутился в плену. А 14 октября на аэродроме Вернес потерпел катастрофу FW 200C-3/U4 (WNr. 0081).

10 ноября 1943 г. отряд 3./KG 40 располагал 16 «Кондорами», но уже 14-го числа это количество уменьшилось – над Атлантикой пропал FW 200C-4 (WNr. 0105) обер-фельдфебеля Рихарда Либе (Richard Liebe). 10 декабря ещё один «Кондор» (WNr. 0126) был поврежден на аэродроме Вернес. Немцы со свойственной им педантичностью оценили повреждения машины в 60 % и признали её восстановлению не подлежащей.

Счет потерям нового 1944 года открыл FW 200C-5 (WNr. 0204) обер-лейтенанта Эрнста Ребенсбурга (Ernst Rebensburg), пропавший над Северным морем 17 января. А 31 марта британские палубные истребители учинили отряду 3./KG 40 форменный разгром, сбив три «Кондора», осуществлявших слежение за конвоем JW 58 на его пути в Мурманск: FW 200C-3 (WNr. 0062) обер-лейтенанта Вальтера Клompа (Walter Klomp), FW 200C-6 (WNr. 0220) обер-лейтенанта Альфреда Вейера (Alfred Weyer) и FW 200C-8 (WNr. 0224) унтер-офицера Альфреда Гёбеля (Alfred Göbel). Два из них сали жертвами «Уайлдкэтов» 819-й эскадрильи с эскортного авианосца «Эктивити», а третий – истребителей такого же типа из состава 842-й эскадрильи, базировавшейся на эскортном авианосце «Треккер». Они стали последними боевыми потерями «Кондоров» отряда 3./KG 40 – эту часть перевели на транспортные перевозки.

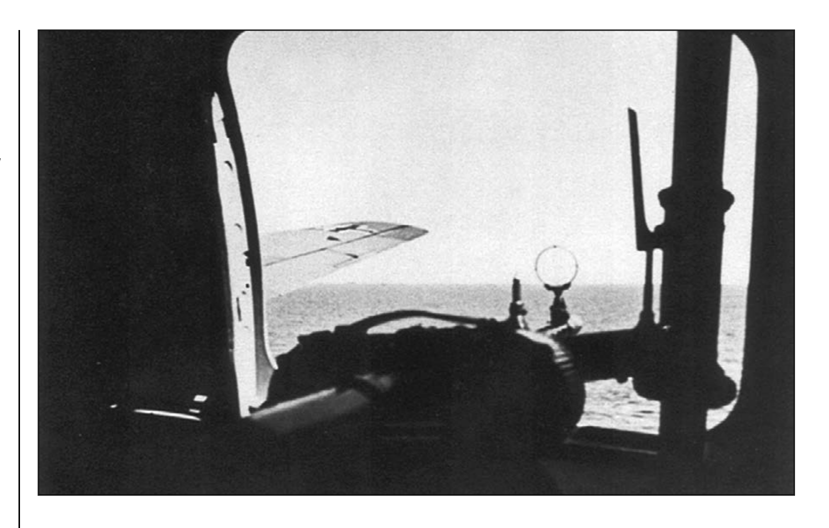
Расширение круга задач

Наряду с патрулированием над Северной Атлантикой, экипажи «Кондоров» эпизодически привлекались и для решения других задач. В частности, в середине августа 1941 г. из состава KG 40 выделили специальную часть, получившую наименование «Суэц-Коммандо» (Suez-Kommando). В её состав вошли шесть FW 200C из I/KG 40 и девять He 111H из III/KG 40, дополненных парой транспортных «Кондоров» (FW 200A-0 и FW 200D-2a). Главной задачей части, как видно из названия, являлись действия против вражеского судоходства в юго-восточной части Средиземного моря и в Красном море. Первая такая операция была предпринята 3 сентября, когда экипаж лейтенанта Майра (Mayr) отбомбился по

пароходу «Сити оф Оклэнд» в Красном море. Помимо этого, осуществлялись минные постановки в Суэцком канале и бомбардировки наземных объектов. 5 сентября 1941 г. в ходе налета на Порт-Саид был сбит FW 200C-3/U4 (WNr. 0074) обер-лейтенанта Хорста Ноймана (Horst Neumann).

После передислокации I/KG 40 в Норвегию во Франции завершилось перевооружение «Кондорами» группы III/KG 40, ранее летавшей на двухмоторных He 111H. Первые FW 200C она получила в декабре 1941 г., а к маю 1942 г. в ней уже не осталось ни одного «хейнкеля». Переучивание с двухмоторных самолетов на четырехмоторные не прошло без проблем – только в апреле 1942 г. в III/KG 40 было зафиксировано пять аварий FW 200C. В частности, 11 апреля разбился при посадке FW 200C-3 (WNr. 0045). Погибла половина его экипажа, включая командира отряда 8./KG 40 гауптмана Карла Кара (Karl Kahr). 16 апреля после вынужденной посадки, вызванной повреждениями от собственного зенитного огня, пришлось списать FW 200C-3/U4 (WNr. 0091).

«Фокке-вульфы» группы III/KG 40 привлекались, главным образом, к разведывательным полетам на гибралтарской трассе. Ударные задачи для этой группы были сведены к минимуму – за весь 1942 год её экипажи потопили лишь четыре небольших судна. Зато подвеска в бомбоотсеки топливных баков вместо бомб позволила довести боевой радиус «Кондоров» до 1750 км. Так же, как и коллеги из группы I/KG 40, они несли потери. Первую потерю от вражеского огня группа III/KG 40 понесла 1 мая, когда самолет FW 200C-4 (WNr. 0120) неподалеку от мыса Сент-Винсент попал под зенитный огонь траулера «Империалист». Самолет приводнился у испанского берега, а экипаж спасся и вскоре даже по разрешению испанских властей вернулся в часть. Меньше повезло другому испанскому «гостю» – самолету FW 200C-4 (WNr. 0135). Он разбился 12 июля при вынужденной посадке на Пиренеях, а его экипаж во главе с обер-фельдфебелем Шёнграфом (Schöngraf) погиб. Случались неприятности и в ходе боевой подготовки: 22 июля при отработ-

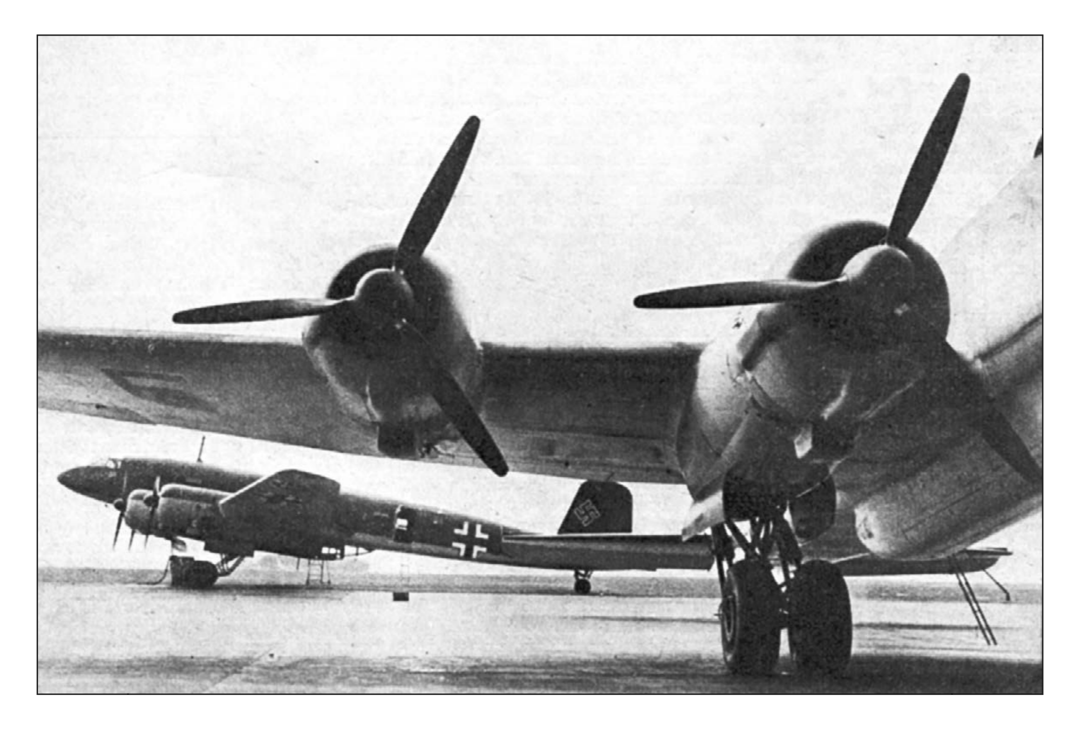


Боковая стрелковая установка FW 200C с пулеметом MG 15



Сбитый FW 200C-3 после вынужденной посадки на воду. 23 июля 1941 г.

«Кондоры» на аэродроме



ке воздушного боя столкнулись в воздухе FW 200C-4 (WNr. 0136) фельдфебеля Альфреда Прашала (Alfred Praschal) и тяжелый истребитель Ju 88C-6 гауптмана Веймера (Weymer) из группы V/KG 40. Из экипажей обоих самолетов не выжил никто… 31 июля группа III/KG 40 лишилась сразу двух «Кондоров». Сначала при посадке на аэродром Руана разбился FW 200C-3 (WNr. 0031), экипаж обер-лейтенанта Гельмута Кребса (Helmut Krebs) погиб. Другая машина этой же модификации (WNr. 0030) получила повреждения в бою с британским истребителем «Москито» и сгорела после посадки на аэродроме Орлеана. 17 сентября «Бофайтеры» 235-й эскадрильи сбили FW 200C-4 (WNr. 0122) обер-фельдфебеля Конрада Бэра (Konrad Bär). Бой проходил над немецкими кораблями, зенитчики которых сумели сбить одного «Бофайтера». Двое членов экипажа «Кондора» погибли, остальные получили ранения, но спаслись.

Обломки FW 200C-4, разбившегося 7 августа 1942 г. и найденные на о. Ян-Майен в 1972 г.



31 октября 1942 г. «Си Харрикейн» Mk.I, взлетевший с «КАМ-шипа» «Эмпайр Хит», в 300 милях от побережья Португалии сбил FW 200C-3/U4 (WNr. 0070). Экипаж обер-лейтенанта Арно Гросса (Arno Gross) погиб. 18 ноября группа потеряла ещё одну машину – FW 200C-4 (WNr. 0143) обер-фельдфебеля Цибулла (Zibull) получил повреждения в бою с вражескими истребителями и сел на воду у Барселоны.

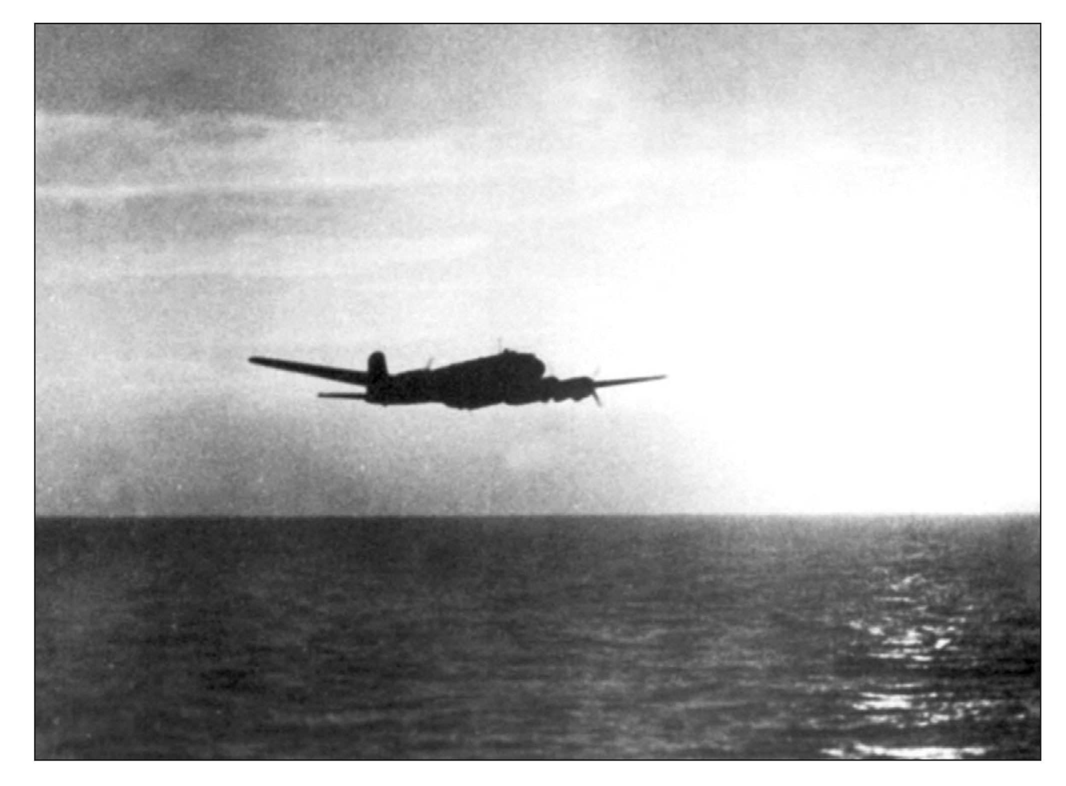
В конце октября 1942 г. отряд 9./KG 40 перебросили на Средиземноморский ТВД – на аэродром Суда (о. Крит). Однако здесь «Кондоры» применялись не как разведчики или бомбардировщики, а в качестве транспортных, перевозя топливо в бочках в Северную Африку, для немецких частей, сражающихся под Эль Аламейном. Через несколько недель отряд перевели в Лечче (южная Италия), откуда «Кондоры» до февраля 1943 г. продолжали ле-

тать в Тунис. Эпизодически к этим операциям привлекались и FW 200C из отряда 7./KG 40.

31 декабря 1942 г. – 1 января 1943 г. самолеты III/KG 40 совершили один из самых дальних бомбардировочных налетов люфтваффе, отбомбившись по Касабланке в Марокко. В полет отправились 11 «Кондоров», но цели достигли только восемь. Один самолет FW 200C-4 (WNr. 0160) приводнился у побережья Испании, экипаж обер-лейтенанта Грёбера (Gräber) уцелел. Ещё две машины той же модификации (WNr. 0118 и 0175) совершили вынужденные посадки на территории Испании. Каждый из добравшихся до Касабланки «Кондоров» сбросил по четыре 250-кг бомбы, не причинившие, однако, особого ущерба. Во всей это истории остается много неясного – якобы налет был предпринят по инициативе командира III/KG 40 гауптмана Роберта Ковалевски (Robert Kowalewski), получившего даже выговор за самоуправство. Но нельзя не отметить, что сам момент налета был выбран достаточно удачно – за две недели до начала очередной конференции глав США и Великобритании в Касабланке. Нельзя исключать, что операция была предпринята по инициативе вышестоящего командования, получившего соответствующую информацию от абвера. В таком случае предпринятая рискованная операция вполне имеет смысл – продемонстрировав уязвимость Касабланки, можно было рассчитывать на срыв конференции. Как бы то ни было, встреча в верхах состоялась, а группа III/KG 40 в результате, в общем-то, бесполезной акции лишилась трех ценных «Кондоров».



Гауптман Дазер и члены его экипажа. Вёрнес, Норвегия, 1941 г.



Над океанскими просторами

Сталинград

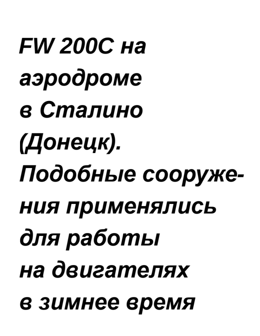
19 ноября 1942 г. началось советское контрнаступление под Сталинградом, увенчавшееся окружением частей 6-й армии вермахта. Для снабжения трехсот тысяч солдат, оказавшихся в «котле», командование люфтваффе организовало «воздушный мост», собрав все доступные соединения транспортной авиации, а также ряд бомбардировочных частей. Совершенно логичным решением стало и привлечение для этих целей «Кондоров» – ведь благодаря своим «пассажирским» корням FW 200C имел достаточно вместительный фюзеляж. В начале января 1943 г. на берлинском аэродроме Штаакен сформировали транспортную авиагруппу KGr. z.b.V. 200, для укомплектования которой выделили 21 самолет FW 200C. 11 из них взяли из запасной группы 40-й эскадры – IV/KG 40, а 10 пришлось изъять из боевой части – I/KG 40. Из неё же, а конкретно – из отрядов 1. и 3./KG 40 – взяли и летный состав. Естественно, такое «оголение» I/KG 40 не могло не сказаться на результативности морской разведки на маршрутах северных конвоев, но приоритетным в тот момент считалось снабжение окруженных войск.

Группа KGr. z.b.V. 200, командиром которой назначили майора Ганса-Юргена Виллиерса (Hans-Jürgen Williers), была переброшена на аэродром Сталино (ныне Донецк). 9 января 1943 г. семь «Кондоров» совершили первый рейс на аэродром Питомник, находившийся в пределах «котла». Самолеты доставили 36 тонн продовольствия, вывезя обратным рейсом 156 раненых. Эта операция прошла без потерь, но на следующий день KGr. z.b.V. 200 лишилась двух самолетов – одна машина модификации FW 200C-2 (WNr. 0018) была уничтожена на аэродроме Питомник в результате артиллерийского обстрела, а вторая (FW 200C-4 WNr. 0151) – сбита советскими истребителями на обратном пути. Оба экипажа погибли. 16 января жертвой советской артиллерии на аэродроме Питомник стал FW 200C-3 WNr. 0046. И в этом случае экипаж в полном составе погиб. Однако полеты «Кондоров» к окруженным продолжались.

Когда советские войска овладели аэродромами, находившимися в кольце окружения, FW 200C перешли к доставке грузов беспосадочным способом – сбрасывая их в парашютных контейнерах (каждый самолет брал на внешнюю подвеску четыре таких контейнера). Несмотря на это, полеты продолжались вплоть до ликвидации окруженной группировки – последний FW 200C-3 (WNr. 0034) над Сталинградом был потерян 2 февраля 1943 г., в день капитуляции остатков войск 6-й армии. В общей сложности KGr. z.b.V. 200 выполнила 41 полет к Сталинграду, лишившись девяти машин. Слабым утешением являлось то, что большинство «Кондоров», отправленных на Восточный фронт, являлись достаточно изношенными машинами первых серий, непригодными для эксплуатации над океаном.

Один «Кондор» – самолет модификации FW 200C-3 – был захвачен советскими войсками в почти неповрежденном виде. Ма-





FW 200C на аэродроме в Сталино (Донецк). Подобные сооружения применялись для работы на двигателях в зимнее время

шину испытали в НИИ ВВС. Руководил испытаниями инженер-майор Г.В. Грибакин (ведущий летчик – полковник А.И. Кабанов). Советские инженеры отметили значительное сходство немецкой машины с американским «Дугласом» DC-3, особенно по компоновке кабины и внутренних отсеков. Переделка пассажирского самолета в дальний бомбардировщик явно носила характер импровизации и не дала люфтваффе полноценного военного самолета. Действительно, несмотря на большие размеры самолета, экипаж в кабине располагался очень тесно, что значительно затрудняло его работу в дальнем рейде, особенно нелегко приходилось навигатору-бомбардиру. Первый пилот не мог дотянуться до рычагов управления некоторыми агрегатами – дополнительной электропомпы, системы аварийного торможения самолетом и др. Летчики совершенно не имели заднего обзора.

В целом, по обзору, простоте пилотирования, доведенности винтомоторной группы «Кондор» уступал «Хейнкелю» He 111. Советские специалисты сравнили



Один из ранних FW 200C-3, участвовавших в полетах к Сталинграду. Эта машина 29 января 1943 г. была уничтожена в Запорожье

FW 200C по летным данным с Пе-8 4АМ-35А и пришли к выводу: по максимальной скорости, практическому потолку, количеству и размещению огневых точек, а также их калибру бомбардировщик В.М. Петлякова Пе-8 имеет значительное преимущество. Практический потолок FW 200C в 6850 м сочли недостаточным для полетов ночью в зоне сильного огня зенитной артиллерии. «Кондор» по всем параметрам уступал американским «Либерейторам» и

Погрузка раненых на одном из аэродромов в сталинградском «котле» (возможно, Питомник)



Транспортный FW 200C-3/U9. Демянск, март 1942 г.

«Летающим крепостям», которые Советский Союз неоднократно пытался закупить.

Наибольшее внимание в конструкции четырехмоторного немецкого самолета привлекли простой и надежный в эксплуатации тепловой антиобледенитель, хорошо продуманные и тщательно выполненные детали электрооборудования, прицельные приспособления для бомбометания с малых высот. Все эти устройства и агрегаты, а также радиополукомпас EZ-2, аппаратуру слепой посадки «Лоренц», автомат курса «Аскания», авиагоризонт «Бауер-Сперри», дистанционный электрический магнитный компас «Патин» после окончания испытаний в конце апреля 1943 г. передали в соответствующие научные институты для детального изучения и использования в работе.

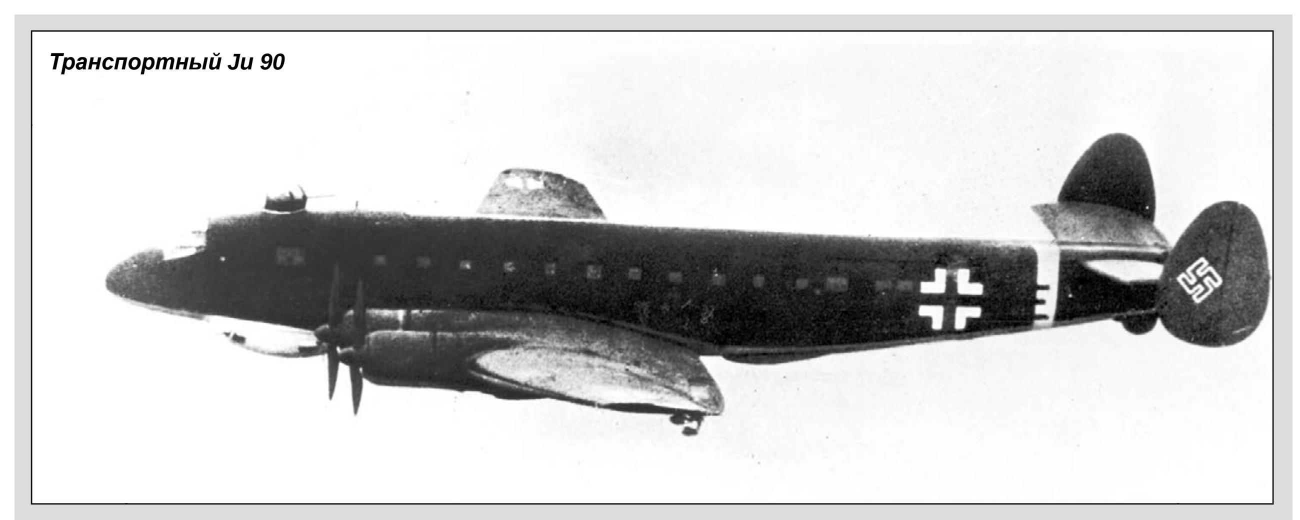
Остатки группы KGr. z.b.V. 200 4 февраля 1943 г. передислоцировали из превратившегося в прифронтовой аэродром Сталино стало Запорожье, расположенное дальше в тылу. Однако и здесь было неспокойно. Аэродром периодически подвергался налетам советских бомбардировщиков, во время одного из которых на земле был уничтожен FW 200V13 – один из ранних «Кондоров», прототип модификации FW 200C-3. Из Запорожья «Кондоры» совершали рейсы в Крым, выполнив в общей сложности 35 полетов. 23 февраля группу вывели в Германию, на аэродром Берлин-Штаакен, где и расформировали. Уцелевшие «Кондоры» перегнали в Бордо-Мериньяк, передав группе III/KG 40.

ЧЕТЫРЕХМОТОРНЫЕ «ЮНКЕРСЫ»: ЛЕТАЯ В «КОТЛЫ»

Для четырехмоторных самолетов «Юнкерс» Сталинград стал не первым «котлом», в котором приходилось снабжать немецкие войска: в феврале–мае 1942 г. все имеющиеся в строю Ju 90 (как военные, так и все ещё остававшиеся у «Люфтганзы») привлекались для снабжения окруженных соединений вермахта под Демянском. В ноябре 1942 г. они участвовали в переброске частей вермахта в Тунис.

В начале января 1943 г. для снабжения частей 6-й армии под Сталинградом привлекли опытный Ju 290V1 и один из первых Ju 290A-0. Первый рейс на аэродром Питомник состоялся 10 января, а уже во время второго, 13 января, Ju 290V1 потерпел катастрофу, разбившись на взлете. Причиной стала перегрузка – в самолет загрузили 69 раненых. В тот же день Ju 290A-0 при заходе на посадку был атакован истребителем ЛаГГ-3. Пилот не рискнул сажать поврежденную машину в Питомнике и, развернувшись, ушел на базу.

2 января 1943 г. на аэродроме Берлин-Темпельхоф был сформирован отряд LTS 290 – Lufttransort Staffel 290 (известный также как «отряд четырехмоторных транспортных самолетов» – Viermotorige-Transportstaffel). Часть возглавил гауптман Гейнц

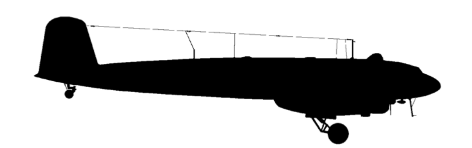

Транспортный Ju 90

Браун (Heinz Braun). В её состав вошли семь самолетов Ju 90 (три серийных Ju 90B, а также опытные Ju 90V4, Ju 90V6, Ju 90V7 и Ju 90V8), два FW 200B, а также Ju 252V5, ставший единственным трехмоторным самолетом в отряде. В том же месяце отряд перебросили в район Сталинграда для снабжения окруженной армии Паулюса. Один из Ju 90B (WNr. 0008) был потерян – самолет подломил шасси при посадке в Харькове, и его пришлось уничтожить, чтобы не достался противнику.

С марта по июль 1943 г. LTS 290 действовал на Средиземноморском ТВД, базируясь в Гросетто (Италия). Его состав усилили парой Ju 290A-1 а также опытным Ju 290V2. Первоначально LTS 290 совершала рейсы в Тунис. Несмотря на господство в воздухе вражеских истребителей, отряд понес минимальные потери для тех времен – три самолета, причем все они (Ju 252V5 и два Ju 290A-1 – WNr. 0152 и 0154) были брошены в Тунисе из-за повреждений, полученных при посадках, а не стали жертвами противника. Получил повреждения при посадке в Тунисе и Ju 290V2, но его удалось отремонтировать и перегнать в Италию.

20 мая 1943 г. в результате бомбардировки аэродрома Гросетто был уничтожен Ju 90B WNr. 0003, а 23 июля у берегов Корсики погибла ещё одна такая машина – WNr. 0007. В этом случае самолет был подбит бортстрелками бомбардировщика B-26 «Марудер», а затем по ошибке добит огнем немецких зениток. В сентябре и ноябре были потеряны Ju 90B WNr. 0002 и 0006. В итоге в LTS 290 осталось только четыре Ju 90.

Отряд был передислоцирован в Германию, осуществляя полеты в интересах верховного командования вермахта. В декабре 1943 г. его переименовали в LTS 5. В том же месяце отряд в рамках пополнения получил четыре итальянских четырехмоторника «Пьяджо» P.108T. К апрелю 1944 г. количество P.108T возросло до десяти, а Ju 90B – уменьшилось до трех. Весной 1944 г. отряд LTS 5 участвовал в эвакуации немецких войск из Крыма. В августе 1944 г. отряд LTS 5 реорганизовали в 14./TG 4. В его составе, наряду с итальянскими самолетами, по-прежнему оставалось три «юнкерса». Осенью 1944 г. 14./TG 4 работал на линиях сообщения с оккупированной Грецией. 5 октября был потерян один «юнкерс» – машину, повредившую шасси при посадке в Афинах, пришлось уничтожить. К концу войны в составе люфтваффе ещё числилось два Ju 90, после поражения Германии сданные на слом.



Тем временем над океаном…

Пока часть «Кондоров» работали в качестве транспортных под Сталинградом и на Средиземноморском ТВД, остальные самолеты групп I и III/KG 40 продолжали систематические вылеты на морскую разведку. В конце 1942 г. на FW 200C начали устанавливать весьма совершенные бомбовые прицелы «Лофте», позволившие вновь перейти к атакам вражеских судов – на этот раз со средних высот, где угроза от корабельного зенитного огня была поменьше. В частях появились первые самолеты модификации FW 200C-5 с усиленным оборонительным вооружением. Однако на живучести «фокке-вульфов» это сказалось мало: уже 22 января 1943 г. над Северным морем был потерян первый самолет новой модификации (WNr. 0204). Как и в большинстве подобных случаев, весь экипаж «Кондора» во главе с обер-лейтенантом Эрнстом Ребенсбургом (Ernst Rebensburg) погиб. 14 февраля III/KG 40 лишилась ещё одной машины – при заходе на вынужденную посадку из-за пожара двигателя разбился FW 200C-4 (WNr. 0144). Не дремали и собственные зенитчики – 16 февраля их огонь поставил жирный крест на карьере очередного FW 200C-4 (WNr. 0168) и его экипажа, возглавлявшегося лейтенантом Фрицем Маршаллом (Fritz Marschall).

К наиболее заметным успехам «Кондоров», достигнутым в начале года, следует отнести обнаружение самолетами группы III/KG 40 22 февраля 1943 г. южнее Азорских о-вов конвоя UC 1. Подлодки, действовавшие по наводке с воздуха, потопили три судна, повредив ещё два. В марте действия «Кондоров» заставили вспомнить «старые, добрые времена»: в течение месяца такие самолеты шесть раз атаковали суда противника. Три из них были повреждены, а одно – «Сити оф Крайстчерч» (6009 брт) из состава конвоя KMS 11 – потоплено. Но и собственные потери были весьма ощутимыми: в марте 40-я эскадра лишилась пяти FW 200C. В частности, 12 марта не вернулся из боевого вылета FW 200C-4 (WNr. 0186), ставший жертвой звена «Бофайтеров» из 248-й эскадрильи. Экипаж лейтенанта Эрнста Рабольта (Ernst Rabolt) погиб. 16 марта при взлете с норвежского аэродрома Вернес разбился FW 200C-4 WNr. 0116. Три дня спу-



«Кондоры» на аэродроме Бордо-Мериньяк

стя из боевого вылета не вернулся ещё один самолет этой модификации – WNr. 0128 обер-фельдфебеля Эриха Шлебаха (Erich Schlebach). На этот раз успех сопутствовал зенитчикам авизо Свободной Франции «Савоньяр де Бразза». 24 марта где-то над Атлантикой пропал FW 200C-5 (WNr. 0192) с экипажем обер-фельдфебеля Вернера Бёка (Werner Böck). Наконец, 27 марта немецкая зенитная артиллерия сбила по ошибке в районе западнее Руана самолет FW 200C-4 WNr. 0168. Во всех случаях экипажи погибли.

Потери, понесенные под Сталинградом в январе–феврале 1943 г. и над океаном в марте, снизили боевые возможности групп «Кондоров». В апреле 1943 г. активность «фокке-вульфов» значительно уменьшилась, что положительно сказалось на уровне потерь. За весь месяц 40-я эскадра лишилась лишь одного FW 200C-4 (WNr. 0121) из запасной группы IV/KG 40, разбившегося при взлете с французского аэродрома Катодун. Обер-лейтенант Дитрих Мелин (Dietrich Melin) и весь его экипаж погибли. А в мае впервые за много месяцев не был потерян ни один «Кондор». При этом их экипажам удалось добиться новых успехов, отправив на дно морское два транспорта – «Лланкарвон» (4910 брт; 30 мая) и «Альпера» (1777 брт; 22 мая). В июне 1943 г., как и в предыдущем месяце, FW 200C восемь раз атаковали вражеские суда. Два из них 23 июня были потоплены («Шетланд» 1846 брт, и «Вольтурно», 3424 брт), ещё два повреждены. Но и собственные потери оказались заметными, составив три самолета. В частности, 8 июня при попытке посадки с горящими моторами на аэродром Тулуза-Кастене разбился FW 200C-3/U1 (WNr. 0052) из состава группы III/KG 40. Ещё два самолета модификации FW 200C-4 были сбиты 13 и 24 июня над Бискайским заливом. В первом случае победу над «фокке-вульфом» с заводским номером 0147 праздновал экипаж «Москито» 151-й эскадрильи Королевских ВВС. Экипаж немецкого самолета во главе со штабс-фельдфебелем Рудольфом Кенсоком (Rudolf Kensok) погиб. А 24 июня успех сопутствовал паре палубных «Сифайров» Mk.IIC с эскортного авианосца «Бэттлер» – их жертвой стал FW 200C-4 (WNr. 0147). И в этом случае из экипажа обер-фельдфебеля Георга Абеля (Georg Abel) не выжил никто. Июньские потери «Кондоров» были несколько сглажены воздушной победой, одержанной 14 июня экипажем гауптмана Георга Шуберта (Georg Schubert). Он перехватил и сбил четырехмоторный «Галифакс» Mk.V из 295-й эскадрильи, буксировавший планер «Хорса» в Северную Африку (в ходе подготовки к высадке союзников на Сицилии).

Кульминацией действий «Кондоров» 40-й эскадры в 1943 г. стал июль, когда они сумели отправить на дно пять судов общим тоннажем 53 949 брт и повредили ещё че-



FW 200C-4, заходящий на вынужденную посадку в Севилье, 1 января 1943 г.



Ремонт «Кондора» на аэродроме

тыре (29 531 брт). Львиная доля этих потерь приходилась на быстроходный конвой «Фейт», отправленный 7 июля из Глазго в Сьерра-Леоне. В его состав вошли войсковые транспорты (бывшие пассажирские лайнеры) «Дачесс оф Йорк» (20 021 брт) и «Калифорния» (16792 брт), а также транспорт боеприпасов «Порт Фэйри». Суда должны были принять на борт солдат 81-й (западноафриканской) дивизии и доставить их на Бирманский ТВД. Эскорт был достаточно слабым и состоял лишь из одного эсминца и одного фрегата. К тому времени британское Адмиралтейство считало, что угроза со стороны люфтваффе сведена к минимуму, а от субмарин конвой «Фейт» должна была защитить высокая скорость. Однако вечером 11 июля, когда суда конвоя находились примерно в 300 милях от Виго (Испания), над ними появились три FW 200C. Сбросив свои бомбы с высоты 5000 м, они, благодаря прицелам «Лофте», добились прямых попаданий в «Дачесс оф Йорк» и «Калифорнию». Спасти суда, на которых погибло 115 человек, не представлялось возможным, и на сле-



FW 200C-6, использовавшийся Гитлером во время визита на Восточный фронт в 1943 г.

дующее утро они были добиты торпедами с кораблей эскорта. «Порт Фэйри» в тот раз сумел избежать попаданий, но вечером 12 июля он был атакован двумя «Кондорами», возвращавшимися из разведывательного полета. Все усилия экипажей пары американских летающих лодок «Каталина», прикрывавших пароход, отогнать непрошеных гостей оказались тщетными. В первом же заходе одна бомба поразила кормовую часть «Порт Фэйри», выведя из строя рулевую машинку. «Фокке-вульфы» выполнили ещё два захода, но новых попаданий в неуправляемый пароход не добились. «Порт Фэйри» сумел преодолеть 500 миль, остававшихся до Касабланки, управляясь лишь при помощи дизелей.

«Дачесс оф Йорк» («Duchess of York») – трансатлантический лайнер, построенный в 1928 г. на верфи «Джон Браун» в Клайбенке. Судно тоннажем 20021 брт было оснащено двухвальной паротурбинной силовой установкой, позволяющей развивать максимальную скорость 18 узлов. Каюты первого класса вмещали 580 пассажиров, туристического – 480, 3-го – 510. Судно принадлежало к серии из четырех лайнеров (остальные – «Дачесс оф Бедфорд», «Дачесс оф Ричмонд» и «Дачесс оф Атолл»), прозванных за свою неустойчивость на волнении «пьяными герцогинями».

«Дачесс оф Йорк» до войны эксплуатировалась компанией «Канадиен Пасифик Стимшип Компани» на линии, связывавшей Ливерпуль с Квебеком (зимой конечным пунктом назначения был Сент-Джон).

Летом 1940 г. «Дачесс оф Йорк» совершила два рейса, перевозя в Канаду эвакуируемых детей, а затем была мобилизована для использования в качестве войскового транспорта. Она работала на линии, связывавшей Канаду с Англией, перевозя канадские войска, а обратными рейсами доставляя персонал Королевских ВВС (для обучения в Канаде) и немецких военнопленных.

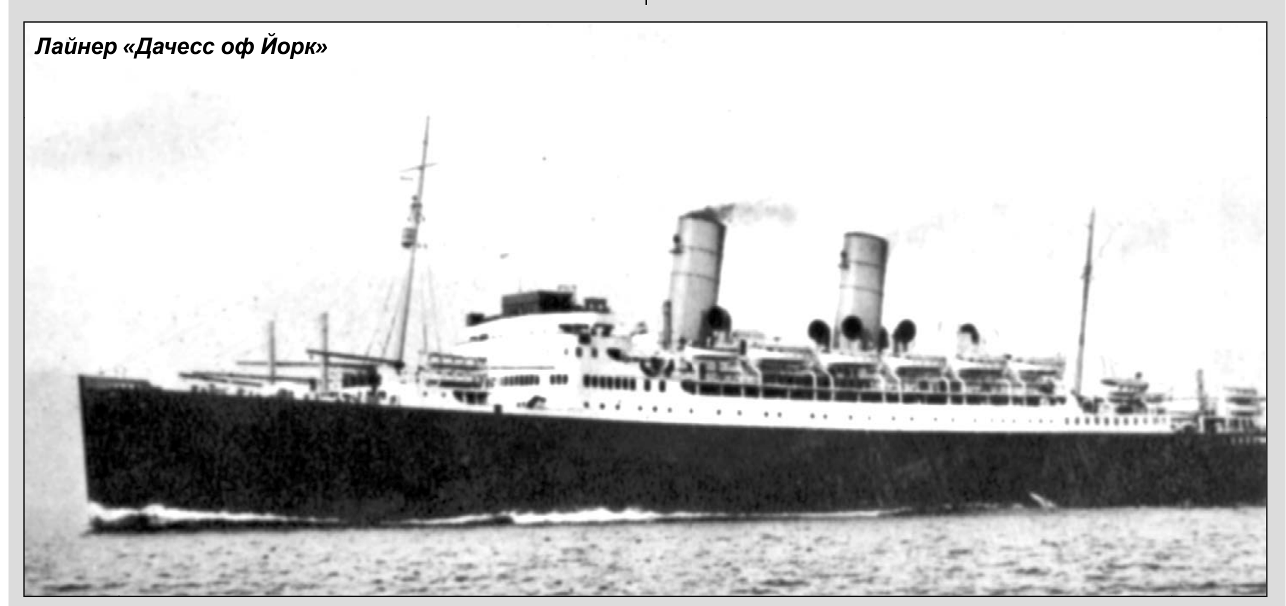
«Калифорния» («California») – турбинный лайнер, построенный в 1923 г. на верфи «Александр Стефен & Санз» в Глазго. Тоннаж – 16 792 брт, скорость хода – 16 уз. С 1935 г. принадлежал компании «Анчор Лайнз» и эксплуатировался на линии Глазго–Нью-Йорк.

С началом Второй мировой войны «Калифорния» была мобилизована и переоборудована во вспомогательный крейсер, а в 1942 г. переклассифицирована в войсковый транспорт.

«Порт Фэйри» («Port Fairy») – рефрижераторное судно, построенное в 1923 г. на верфи «Суон Хантер» в Уоллсенде для компании «Коммонуилз энд Доминион Лайн». Тоннаж – 8072 брт, скорость – 15 уз. В довоенное время перевозило мороженое мясо из Австралии и Новой Зеландии в Великобританию.

После начала Второй мировой войны «Порт Фэйри» использовался в качестве транспорта боеприпасов. Он «отличился» 22 октября 1940 г., таранив и потопив канадский эсминец «Мэрджери» (погибло 142 из 176 членов его экипажа). «Порт Фэйри» дослужил до конца войны, затем был возвращен прежнему владельцу и списан только в 1965 г.

Лайнер «Дачесс оф Йорк»





Постановка задачи экипажам «Кондоров»

За два дня до разгрома конвоя «Фейт» экипаж фельдфебеля Николауса Гюнтера (Nicolaus Günther) отправил на дно пароход «Стэнхоуп» (2337 брт). Но и сам «Кондор» (FW 200C-4/U3, WNr. 0178) был подбит «Бофайтером» из 248-й эскадрильи. Гюнтер пытался посадить израненную машину на воду у испанского берега, но неудачно. Весь экипаж погиб. В тот же день «Бофайтеры» 248-й эскадрильи атаковали FW 200C обер-лейтенанта Захера (Sacher), но его бортстрелки сумели отбиться, повредив два вражеских истребителя. 26 июля «Кондоры» отправили на дно судно «Эль Аргентино» (9501 брт) и повредили ещё одно, а на следующий день потопили «Хализонес» (5298 брт).

За июльские успехи 40-й эскадре пришлось заплатить потерей семи FW 200C. Помимо уже упомянутого самолета фельдфебеля Гюнтера, в воздушных боях погибли ещё три машины, причем две из них стали жертвами не истребителей, а патрульных бомбардировщиков B-24D «Либерейтор» из американской 480-й противолодочной группы. В частности, 28 июля был сбит FW 200C-4/U3 (WNr. 0177), экипажу которого, возглавляемому унтерофицером Мейером (Meyer), повезло – он в полном составе попал в плен. А 31 июля в очередном поединке четырехмоторных гигантов погиб вместе со всем экипажем FW 200C-4/U3 (WNr. 0180) обер-лейтенанта Зигфрида Галла (Siegfried Gall). Досталось и «Либерейтору»: один из его бортстрелков был убит, а сам самолет получил настолько тяжелые повреждения, что пилот не рискнул идти на посадку – поблизости от родного аэродрома экипаж покинул машину с парашютами. 29 июля «Бофайтеры» 248-й эскадрильи отправили на дно морское FW 200C-4 (WNr. 0132). Двое членов экипажа, включая и командира обер-фельдфебеля Альфреда Вольфрасса (Alfred Wolfrass), погибли, остальные попали в плен. Одна машина (FW 200C-5 WNr. 0202) 31 июля пропала без вести над Атлантикой, а ещё две разбились при посадках. Везучим оказался экипаж FW 200C-4 (WNr. 0171), которому 15 июля после возвращения из патрульного полета не хватило топлива, чтобы дотянуть до аэродрома – после аварийной посадки на воду в устье р. Жиронда все авиаторы были спасены. В другом случае экипаж погиб, когда FW 200C-5 (WNr. 0217) разбился 11 июля на аэродроме Тронхейм.

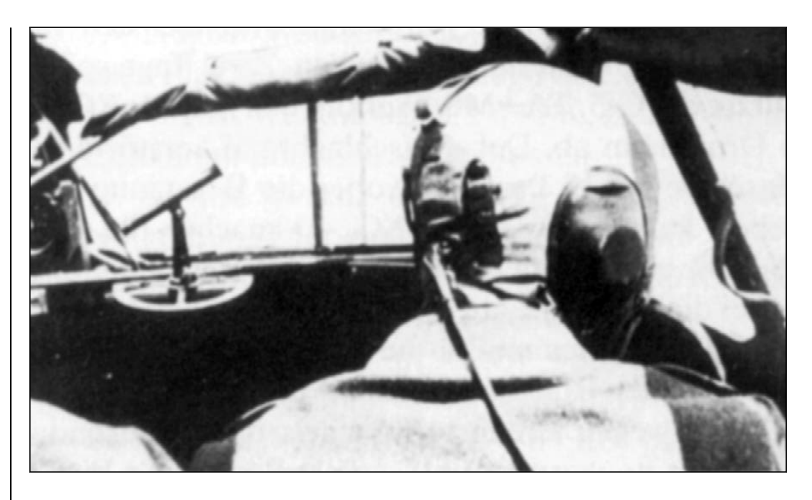
Результаты августа оказались бледной тенью на фоне предыдущего месяца: «Кондоры» лишь трижды смогли выйти в атаку на суда, повредив два из них (13 879 брт). А потери вновь были существенны – шесть FW 200C. Месяц вновь оказался богатым на воздушные бои с участием «Кондоров». Уже 2 августа в схватке со звеном «Бофайтеров» 248-й эскадрильи погиб FW 200C-4 (WNr. 0215) вместе со всем экипажем, возглавляемым обер-лейтенантом Алоизом Понгратцом (Alois Pongratz). 13 августа после боя с американским «Либерейтером» из 480-й группы пришлось садиться в Испании FW 200C-5/U1 (WNr. 0221) обер-лейтенанта Зейде (Seide). Два дня спустя 40-я эскадра лишилась ещё одного FW 200C-

4 (WNr. 0166): пилотируемый обер-лейтенантом Кунишем (Kunisch), он пытался атаковать суда конвоя KMS 23, но был подбит зенитным огнем. Куниш сумел дотянуть до испанского берега и совершить вынужденную посадку в Сантьяго-де-Компостелла, где самолет и экипаж были интернированы. Из состава конвоя KMS 23 «Кондоры» сумели повредить два судна – «Барон Фэйрли» и «Оушн Фейт».

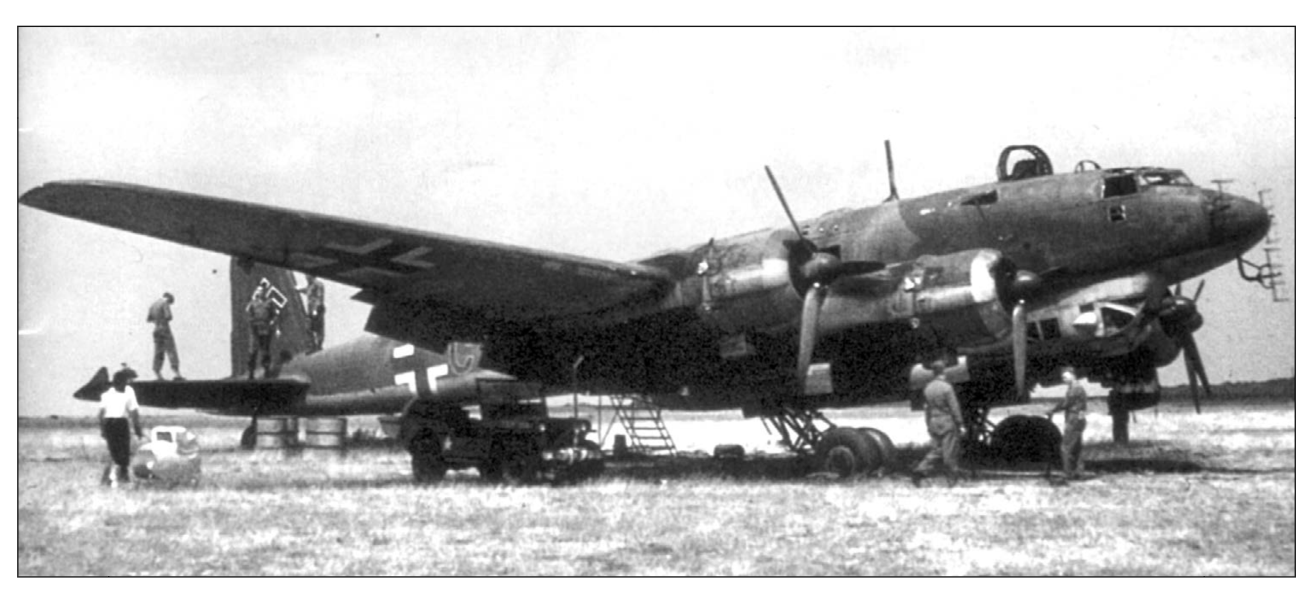
Очень драматичным оказался день 17 августа, когда в бою над конвоем MKS 21 сошлись три четырехмоторных самолета – два «Кондора» из состава отряда 2./KG 40 и «Либерейтор» из 480-й группы. В завязавшейся схватке все три машины были потеряны. FW 200C-4 (WNr. 0114) смог дотянуть до Франции, но сгорел при вынужденной посадке на аэродроме Мариньян. Пилоту FW 200C-5 (WNr. 0211) оберфельдфебелю Карлу Бауэру (Karl Bauer) удалось посадить свою израненную машину на воду. Трое авиаторов из его экипажа погибли. B-24D (серийный номер 42-40331) капитана Максвелла (Maxwell) с двумя пылающими двигателями также приводнился, потеряв трех членов экипажа. Счет августовским потерям замкнул FW 200C-6 (WNr. 0214), совершивший вынужденную посадку на воду 23 числа. Весь его экипаж (за исключением одного человека) был спасен немецкой субмариной.

В сентябре потери оказались поменьше. Один «Кондор» (FW 200C-5 WNr. 0201) обер-лейтенанта Ганса Грауля (Hans Graul) был сбит 2-го числа зенитками в Арктике, при попытке атаки с малой высоты транспорта «Рене Поль», а другой (FW 200C-4 WNr. 0161) не вернулся из боевого вылета 22 сентября. Весь экипаж фельдфебеля Отто Ольферта (Otto Olfert) пропал без вести. При этом в течение сентября FW 200C выполнили восемь атак на корабли и суда, повредив эсминец «Уинчелси» и потопив 13 сентября у побережья Португалии транспорт «Форт Барбайн» (7135 брт), следовавший в составе конвоя XK 11 из Гибралтара в Великобританию. Именно этому судну судилось стать последним, потопленным «Кондорами».

1 октября 1943 г. «Кондоры» предприняли последний бомбовый налет против конвоя. Целью его был тихоходный кон-



Кабина пилотов FW 200C-2



FW 200C-4, оборудованный радаром «Хоэнвиль»

вой MKS 25, следовавший из Средиземноморья в Великобританию. Однако из-за крайне плохой погоды найти его смогли лишь три FW 200C из 18, высланных на задание. Все сброшенные ими бомбы упали мимо целей. При возвращении на свои базы один из «фокке-вульфов» (FW 200C-4 WNr. 0159) разбился. До конца октября по той же причине было потеряно ещё три самолета: FW 200C-3/U4 (WNr. 0089), FW 200C-5 (WNr. 0206) и FW 200C-3 (WNr. 0036).

В ноябре 1943 г. «Кондоры» лишь эпизодически появлялись над Северной Атлантикой. Причиной снижения активности стали, с одной стороны, плохие погодные условия, а с другой – постоянное присутствие в охранении конвоев эскортных авианосцев и более интенсивные патрульные полеты истребителей дальнего действия. Последние смогли отличиться 20 ноября, когда четверка «Бофайтеров» из 248-й эскадрильи Королевских ВВС в районе к западу от мыса Ортегаль сбила FW 200C-5 (WNr. 0222). Весь экипаж последнего, возглавляемый гауптманом Хорстом Лукстедтом (Horst Luckstedt), погиб. В том же бою отличилось и звено «Москито» из 157-й эскадрильи, сбившее четырехмоторного разведчика Ju 290 из состава дальнеразведывательной авиагруппы FAGr. 5 и тяжелого истребителя Ju 88-C-6 из 3./ZG 1. В ноябре было потеряно ещё два «Кондора»: 14-го числа не вернулся из боевого вылета FW 200C-4 (WNr. 0105), а 26-го под Штутгартом разбился новенький FW 200C-8 (WNr. 0233), только что переданный в состав группы

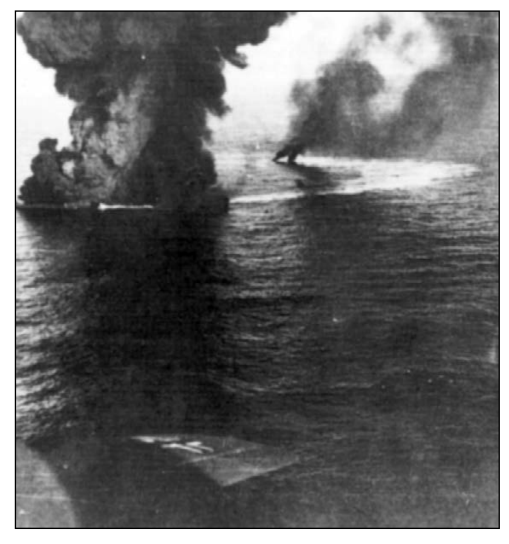


Конвой в Атлантике

III/KG 40. Экипаж последнего во главе с обер-лейтенантом Гербертом Лаушнером (Herbert Lauschner) погиб.

3 декабря 1943 г. командующий авиацией Атлантики направил в штаб люфтваффе рапорт, подводящий итог боевому применению «Кондора»: «Ввиду недостаточного вооружения FW 200 не может использоваться в районах, лежащих в пределах радиуса действия вражеских истребителей сухопутного базирования. Схватки между такими истребителями и FW 200 в условиях умеренной облачности почти всегда ведут к уничтожению FW 200. Дальнейшее развитие FW 200 лишено смысла, поскольку он достиг пределов своих возможностей и должен был заменен He 177».

Ко времени составления цитируемого рапорта группа I/KG 40 уже почти полностью перевооружилась на He 177, а III/KG 40, в ноябре 1943 г. передислоцированная из Бордо-Мериньяк в Коньяк, продолжала летать на FW 200C, неся серьезные потери. За декабрь 1943 г. убыль составила пять «Кондоров». В самом начале месяца, 1 декабря, пара истребителей «Уайлдкэт» Mk.V из 842-й эскадрильи, взлетев с эскортного авианосца «Фенсер», сбила



Удар по конвою

FW 200C-5 (WNr. 0207), с горящим мотором рухнувший в воды Атлантики. 13 декабря совершил вынужденную посадку в Ирландии FW 200C-6 (WNr. 0237), где его экипаж во главе с обер-лейтенантом Эгоном Шарретом (Egon Scharret) был интернирован. За два дня до этого под Лиможем разбился старый FW 200C-3 (WNr. 0059).

28 декабря «Кондоры» впервые попытались применить в боевых условиях управляемые авиабомбы «Хеншель»



FW 200C-3/U4 на аэродроме Бордо-Мериньяк

Главным оружием «Кондоров» являлись 250-кг бомбы



Hs 293. Четыре самолета с такими боеприпасами были отправлены для атаки британских кораблей в рамках обеспечения возвращения прорывателя блокады «Альстеруфер». В атаку удалось выйти лишь одному экипажу, но бомба, сброшенная по крейсеру «Глазго», в цель не попала. А вот «Кондоры», участвовавшие в операции, потери понесли – FW 200C-4 (WNr. 0189) был сбит ...четырехмоторной летающей лодкой «Сандерленд»! Самолет с поврежденным двигателем сел на воду, а экипаж гауптмана Вильгельма Детте (Wilhelm Dette) попал в плен. На следующий день жертвой истребителей стал FW 200C-6 (WNr. 0246). Его экипаж во главе с гауптманом Георгом Шобертом (Georg Schobert) погиб.

Подготовка FW 200C к вылету



В начале 1944 г. патрульные полеты «Кондоров» участились – в связи с разворачивавшимся подводным наступлением они вели интенсивную разведку акваторий, лежащих на стыке Северного моря и северной части Атлантического океана. 5 января серьезный урон был причинен в результате налета американских В-17 на аэродром Мериньяк – бомбами «Летающих крепостей» было уничтожено восемь «Кондоров», а ещё три повреждено. Несли FW 200C потери и от вражеских истребителей – 27 января самолет обер-фельдфебеля Вилли Шмидта (Willy Schmidt) был сбит «Москито» флайт-лейтенанта Шерфа (Scherf) из канадской 418-й эскадрильи, а 12 февраля, защищая конвой KMS 41, звено «Москито» 157-й эскадрильи сбило одного «Кондора» и повредило ещё два. Активизация действий вражеской авиации над оккупированной Францией также привела к неприятным для люфтваффе последствиям – теперь экипажам «Кондоров» нельзя было чувствовать себя в безопасности даже вблизи собственных аэродромов. 29 января звено «Тайфунов» из 247-й эскадрильи сбило FW 200C-4/U2 (WNr. 0139), принадлежавший запасной группе IV/KG 40. 5 февраля американские «Лайтнинги» над аэродромом Авор сбили FW 200C-4 (WNr. 0170), в котором погиб экипаж гауптмана Антона Ледера (Anton Leder). Наконец, 5 марта форменный разгром учинили «Мустанги» из 4-й и 357-й истребительных групп: перехватив над аэродромом Сен-Жан д'Англи звено «Кондоров», заходящее на посадку, они сбили все три машины (WNr. 0194, 0244 и 0248). По возвращении американские пилоты не скромничали, заявив уничтожение шести «Кондоров» в воздушном бою и ещё двух – на аэродроме.

В новых условиях самолеты FW 200C, чьи летные данные оставались, по сути, на довоенном уровне, имели все меньше шансов уцелеть при встрече с неприятельскими самолетами. Поэтому с конца 1943 г. все возрастающую роль в операциях над Атлантикой начали играть новые машины – дальние разведчики Ju 290A из группы FAGr. 5 и ударные самолеты He 177, поступившие на вооружение групп I и II/KG 40. Весной 1944 г. «Кондоры» были окончательно сняты с боевых операций. Группа III/KG 40 оставалась во Франции и вместе с учебным отрядом 12./KG 40 была задействована на транспортных перевозках. После высадки союзников в Нормандии «Кондоры» перевозили подкрепления и боеприпасы. Несмотря на господство в воздухе авиации союзников, потери были относительно небольшими – лишь 5 июля капитан Джеффри (Jeffry) из американской 479-й истребительной группы на своем «Лайтнинге» сбил над аэродромом Коньяк FW 200C-3 (WNr. 0038). Экипаж последнего, возглавляемый фельдфебелем Киппом (Kipp) уцелел, за исключением одного человека. В том же месяце группу III/KG 40 перевели в Норвегию, на аэродром Тронхейм-Вёрнес.



Экипаж обер-лейтенанта Вебера из отряда 2./KG 40

Наряду с FW 200, с осени 1943 г. для ведения воздушной разведки в интересах подводных сил использовались и самолеты Ju 290A. Эти машины не имели бомбового вооружения, являясь «чистыми» разведчиками. Поэтому поступали они не в «бомбардировочную» эскадру KG 40, а в дальнеразведывательную группу Fernaufklärungsgruppe 5 (FAGr. 5), сформированную в июне 1943 г. на аэродроме Мон-де-Марсан на юго-западе Франции. В её состав вошли отряды 3.(F)/Aukl.Gr. 10 и 3.(F)/Aukl.Gr. 100, сменившие свои обозначения на 1./FAGr. 5 и 2./FAGr. 5. Ранее эти части летали на двухмоторных разведчиках Ju 88D. Командиром группы назначили гауптмана Германа Фишера (Hermann Fischer).

Боевую работу группа FAGr. 5 начала 15 октября 1943 г. Её Ju 290A совершали полеты продолжительностью до 18 часов. Действуя в южном направлении, они добирались до западного побережья Африки, в западном – до 30˚ западной широты (западнее Азорских островов), в северном – до 55˚ северной долготы. Интенсивность вылетов была невысокой – как правило, ежедневно группа отправляла на задание один-два самолета.

Уже в ноябре 1943 г. FAGr. 5 понесла первые потери, лишившись двух машин. При взлете с Мон-де-Марсана разбился Ju 290A-5 WNr. 0168. Другая же машина – Ju 290A-3 (WNr. 0163) – была сбита 20 ноября в районе западнее мыса Ортегаль. В тот день в ожесточенном бою сошлись восемь британских истребителей (четыре «Москито» и четыре «Бофайтера») и несколько немецких Ju 88C из эскадры ZG 1, прикрывавших возвращение разведчиков. Итоги оказались для немцев плачевными – потеряв одного Ju 88C-6, они не сумели защитить разведчики, и обе четырехмоторные машины (Ju 290A-3 и уже упоминавшийся выше FW 200C-5) рухнули в океан.

Увеличение количества эскортных авианосцев, выделяемых в прикрытие конвоев, а также развитие тактики британских истребителей дальнего действия не могло не сказаться на потерях группы FAGr. 5. Черным для неё стал день 16 февраля 1944 г., когда истребители сбили сразу два «юнкерса». Утром пара палубных «Уайлдкэтов» с эскортного авианосца «Байтер» сбила Ju 290A-5 WNr. 0177, а после полудня «Бофайтер» из 235-й эскадрильи уничтожил ещё одного «юнкерса» (Ju 290A-5 WNr. 0175). В апреле группа FAGr. 5 лишилась двух самолетов, уничтоженных на земле во время налетов вражеской авиации. А 26 мая вновь отличились британские истребители – на этот раз «Си Харрикейны» с эскортного авианосца «Наирана». Ранним утром пара истребителей атаковала Ju 290A-7 (WNr. 0189). Разведчик, пораженный меткими пушечными очередями, взорвался при ударе о воду, но ответным огнем его бортстрелки сумели сбить одного «Си Харрикейна». А вечером очередная пара истребителей с того же авианосца настигла два «юнкерса» и сбила одного из них (Ju 290A-3 WNr. 0164). На этот раз немецким авиаторам повезло – лейтенант Курт Ноннеберг (Kurt Nonneberg) сумел посадить подбитую машину на воду. При посадке у самолета оторвалось левое крыло и хвостовая часть фюзеляжа, но пять членов экипажа были спасены одним из судов конвоя.

По состоянию на 31 мая 1944 г. группа FAGr. 5 насчитывала 11 самолетов Ju 290A, два Do 217 и один He 111, но боеготовыми были лишь четыре «юнкерса». Ввиду высадки во Франции войск союзников и отступления вермахта группу в августе 1944 г. передислоцировали в Германию, на аэродром Мюльдорф. Здесь остававшиеся в FAGr. 5 «юнкерсы» передали эскадре KG 200. Сама же группа осталась «безлошадной». В феврале 1945 г. её решили перевооружить самолетами Do 335, но реализовать эти планы так и не успели. В том же месяце на базе FAGr. 5 сформировали группу FAGr. 1, получившую двухмоторные разведчики Ju 88 и Ju 188.



Ju 290A-7, ставший американским трофеем. Самолет получил номер FE 3400, а, кроме того, на борт машины нанесли и название – «Alles Kaput!»

Закат карьеры

В начале июля 1944 г. один из FW 200C-3 участвовал в уникальной операции на Земле Александры – одном из островов в архипелаге Земля Франца-Иосифа. Там с сентября 1943 г. действовала немецкая военная метеорологическая станция, персонал которой насчитывал десять человек во главе с обер-лейтенантом Вальтером Дреесом (Walter Drees). В начале июля весь персонал станции, кроме вегетарианца метеоролога Хоффманна (Hoffmann), отравился мясом белого медведя. Состояние больных ухудшалось с каждым часом. Требовалось доставить на остров врача с необходимыми лекарствами. Поскольку гарантии, что «Кондор» удасться посадить на неподготовленную площадку не было, предусматривалась даже возможность десантирования врача с несколькими спасателями и необходимыми грузами на парашютах.

7 июля в 16:30 с северонорвежского аэродрома Банак поднялся «Кондор», пилотируемый обер-лейтенантом Карлом-Хейнцем Станке (Karl-Heinz Stahnke). Помимо шести членов экипажа на борту находился военно-морской врач – доктор Вендт (Wendt). Первые 700 км маршрута самолет ориентировался по сигналам радиомаяка в Банаке, а дальше судьба машины, экипажа и метеорологов оказалась в руках штурмана «фокке-вульфа» – фельдфебеля Рейнхольфа Вешлера (Reinholf Weschler). Он сумел точно вывести самолет к метеостанции, где авиаторы обнаружили импровизированную взлетно-посадочную полосу, обозначенную дымовыми сигналами. Снизившись, обер-лейтенант Станке заметил, что поверхность ВПП слишком неровная, а её длина не превышает 650 м. Он решил самостоятельно отыскать более подходящее место для посадки. Примерно в 5 км от метеостанции находилась достаточно ровная площадка, покрытая галькой. И хотя Хоффманн предупредил по радио, что выбранный пило-

«Кондоры» в ангаре





Летающая лодка BV 222V2, ставшая трофеем союзников

том район является подмокшим, Станке решил садиться. «Кондор» выполнил ещё одни пробный заход, сбросив дымовую шашку, чтобы установить направление ветра у земли. Наконец, в 22:30 колеса «фокке-вульфа» коснулись земли. Но злоключения только начинались. На пробеге острый камень пробил покрышку правого внутреннего колеса. Преодолев около 400 м, самолет застрял в подмоклом грунте. При этом его хвостовая часть резко поднялась вверх, а затем ударила о поверхность ВПП, вследствие чего была сломана хвостовая стойка шасси. Последующие несколько часов пришлось затратить на разгрузку самолета и доставку грузов до метеостанции.

Врач к больным подоспел вовремя. Оказав первую помощь, он решил, что их надо эвакуировать. На аэродром Банак отправили радиограмму с описанием сложившейся ситуации и просьбой доставить необходимые запчасти и оборудование: запасное колесо основной стойки шасси, хвостовую стойку шасси с колесом, пневматическую подушку-домкрат, а также баллоны со сжатым воздухом для её наполнения. Кроме того, требовались носилки для больных, поскольку те не могли самостоятельно преодолеть расстояние до самолета.

Требуемое оборудование погрузили в гигантскую шестимоторную летающую лодку BV 222V2, стартовавшую из Биллефьорда в 18:52 8 июля. Около 02:00 9 июля летающая лодка появилась над Землей Александры и сбросила груз на площадку, отмеченную фальшфейерами. Но большая часть груза (в том числе и колесо основной стойки шасси) упало в ров, заполненный водой. Достать удалось практически все – кроме баллонов со сжатым воздухом для пневмодомкрата. Тем не менее экипаж смог отремонтировать самолет, накачав пневматическую подушку ручным насосом. После этого на «Кондор» погрузили больных, и Станке начал разбег. В его распоряжении было всего около 400 м полосы – дальше её пересекал ров. Обер-лейтенант успешно справился со сверхсложной задачей, и около 02:00 11 июля благополучно посадил машину в Банаке. За эту операцию Станке был награжден Рыцарским крестом.

В сентябре 1944 г. все остававшиеся в строю FW 200C сосредоточили в отряде 8./KG 40, реорганизованном в отдельную



Транспортировка фюзеляжа гражданского «Кондора» D-ASVX «Тюринген» по улицам Копенгагена. Май 1945 г.

часть – Транспортный авиаотряд «Кондор» (Transport-Flieger-Staffel Condor). Его базой стал норвежский аэродром Гардемуен, а к концу 1944 г. в нем числилось 28 FW 200C. В последние месяцы войны эти самолеты привлекались для различных транспортных перевозок. Последний полет «Кондора» люфтваффе был зафиксирован 8 мая 1945 г., когда одна из машин этого типа приземлилась в Гётеборге (Швеция).

Для выполнения различных специальных операций привлекались и самолеты Ju 290A, прежде всего – несколько машин, переданных сформированному в марте 1942 г. специальному подразделению Verschusverband der Ob.d.L., в феврале 1944 г. реорганизованному в эскадру KG 200. Подробности многих операций, в которых участвовали Ju 290A этой части, до сих пор остаются неизвестными. Известно, однако, что 26 декабря 1943 г. из-за плохих погодных условий при взлете с аэродрома Лесака (Испания) разбился Ju 290A-3 WNr. 0161, «одолженный» у группы FAGr. 5. 5 февраля 1944 г. на аэродроме Тоурус в результате вражеской бомбардировки был уничтожен «спецназовский» Ju 290A-1 WNr. 0154.

5 января 1944 г. гауптман Браун (Braun), ранее командовавший отрядом 2./FAGr. 5, получил приказ сформировать Kommando Japan – специального подразделения для осуществления рейсов в Японию. Предполагалось, что, стартовав с аэродрома Наутси (Финляндия), Ju 290A сможет доставить в Страну восходящего солнца две тонны груза. Для своей команды Браун выбрал два опытных экипажа «Люфтганзы», возглавляемых Вальтером Майром (Walter Mayr) и Рудольфом Блюме (Rudolf Blume). В его распоряжение также выделили три новеньких Ju 290A-9. 11 апреля 1944 г. один из них (WNr. 0183) получил повреждения при налете вражеской авиации на аэродром Финстервальде. Машину собирались отремонтировать, но в конечном итоге сдали на слом. Двум другим Ju 290A-9 также не случилось слетать в Японию. Они вошли в состав отряда 1./KG 200, отвечающего за заброску агентов в глубокий тыл противника (в этом отряде эксплуатировались, в частности, трофейные бомбардировщики B-17 и B-24). «Юнкерсы» попытались использовать в операции «Элиста», предусматривавшей заброску диверсантов из числа нацменьшинств СССР в Калмыкию. Успехом эта операция не увенчалась. 23 мая 1944 г. самолет WNr. 0185, совершивший посадку в советском тылу, был атакован и уничтожен четверкой «Харрикейнов» из 933-го истребительного авиаполка. Более интригующей оказалась судьба «юнкерса» WNr. 0182. 10 июня он стартовал с аэродрома Цилистеа (Румыния) с 30 диверсантами на борту. Согласно плану, самолет должен был «пересидеть» день в тылу противника, а на следующую ночь вернуться обратно. Однако этого не случилось. Вместо этого была получена радиограмма с просьбой прислать другой самолет – этот-де вышел из строя. 12 июня на выручку отправили Ju 252, но его экипаж, выйдя в заданный район, не обнаружил на земле условленных сигналов и не решился совершить посадку. Три дня спустя, после очередного обмена радиограммами, в советский тыл отправили Ju 290A-4 (WNr. 0167), но он исчез без следа. Тут до немецкого руководства дошло, что дело нечисто, и в очередной радиограмме был передан привет бортрадисту самолета WNr. 0182 от жены – вот только имя жены указали неверное. Когда же опровержения не поступило, стало ясно, что экипаж «юнкерса» попал в плен, а германская разведка «повелась» на радиоигру...

Очередную машину KG 200 потеряла 16 августа 1944 г., когда на аэродроме Дессау был уничтожен Ju 290A-7 (WNr. 0181). В ноябре в эскадру поступили несколько Ju 290A, доработанных посредством устройства люка для выброски парашютистов в полу фюзеляжа. Одной из наиболее сложных операций, проводимых с участием таких самолетов, стала заброска в район Мосула (Ирак) арабского лидера Амина Мухаммеда аль-Хусейни, четырех сопровождавших его лиц и тонны их «багажа». Пилотируемый гауптманом Брауном самолет Ju 290A-7 (WNr. 0191) в 16:29 27 ноября взлетел из Винер-Нойштадта, чтобы выбросить парашютистов и груз над Ираком и в 5:20 следующего утра приземлиться на острове Родос, блокированном силами союзников. Здесь самолет дозаправился (бензин привез другой Ju 290A) и после ремонта вышедшей из строя гидросистемы благополучно вернулся в Германию, вывезя с Родоса 30 больных и раненых.

По состоянию на 31 декабря 1944 г. в отряде 1./KG 200 числилось три Ju 290A, а кроме них – по одному Ju 352A и FW 58 и шесть трофейных самолетов (пять B-17 и один B-24). 10 апреля 1945 г. на аэродроме испытательного центра в Рехлине был уничтожен Ju 290A-5 (WNr. 0180). В общей же сложности через Verschusverband der Ob.d.L. и KG 200 прошло не менее дюжины самолетов Ju 290A.

Трофеи

Как уже отмечалось выше, несколько FW 200C в разное время совершили вынужденные посадки на территории Испании, где были интернированы. Два из них, модификаций FW 200C-3/U4 и FW 200C-4, включили в состав ВВС этой страны, присвоив бортовые номера T.4-1 и T.4-2. Но до летного состояния удалось довести лишь вторую машину, первая служила в качестве источника запчастей. Испанский «Кондор» служил в авиашколе в Матакане. Его эксплуатация сопровождалась постоянными авариями тормозной системы, одна из которых в 1948 г. завершилась серьезным повреждением машины при посадке на аэродром Баррахас. После этого злосчастного «фокке-вульфа» списали.

Несколько «Кондоров», находившихся на аэродромах Восточной Германии, весной 1945 г. были захвачены советскими войсками. Один из них восстановили до летного состояния и передали Полярной авиации, присвоив регистрацию СССР-Н-400. Самолет, пилотируемый Михаилом Титовым, применялся для ледовой разведки и транспортных перевозок. Эксплуатация была очень интенсивной – порой советский «Кондор» проводил в воздухе до 20 часов в сутки! Однако 13 декабря 1946 г. машине пришлось совершить вынужденную посадку в районе Бардаратской Губы. Экипаж и 21 пассажира эвакуировали «дугласом», а не подлежащий ремонту «Кондор» бросили.

Три FW 200C, которых окончание войны застало на аэродромах Шлезвига, стали британскими трофеями. Они прошли испытания в Фарнборо, после чего в течение нескольких месяцев использовались как транспортные на линиях, связывавших метрополию с оккупационными войсками в Германии. В январе–феврале 1946 г. британские «Кондоры» были сняты с эксплуатации, после чего два из них передали Дании (для использования в качестве источников запчастей), а третий сдали на слом.

Эрик Браун – один из пилотов, испытывавших «Кондор» в Фарнборо, – так отзывался об этом самолете: «Поднявшись в кабину пилотов, я осмотрел его оборудование, показавшееся мне наиболее «гражданским» среди всех виденных мной к тому времени четырехмоторных самолетов. Оно было вполне классическим, со всеми рычажками и манетками управления двигателями, сосредоточенными на центральной панели, а также с двумя комплектами индикаторов для первого и второго пилотов. Обзор в стороны был несколько ограничен широкими рамами остекления.

Процесс запуска двигателей не был сложен... Девятицилиндровые звездообразные моторы BMW 323R-2 «Фафнир» этого конкретного «Кондора» после начала работы издавали звук, который можно описать как возбуждающее доверие пульсирование...

Старт «Кондора», с точки зрения пилота, являлся наиболее трудной частью полета, поскольку самолет имел тенденцию к сильному сносу влево. Техника, отработанная немецкими пилотами, состояла в открытии крана подачи топлива до половины вплоть до момента, когда, преодолев первые 300 метров, самолет начнет



Испанский «Кондор», декабрь 1942 г.

FW 200C-4/U1, ставший английским трофеем

подниматься. В этот момент пилот быстро открывал краны, манипулируя каждым из них по отдельности, чтобы выровнять крен... После отрыва от земли следовало подождать с дальнейшим набором высоты, пока самолет не разовьет скорость 165 км/ч. При наборе высоты на меньшей скорости самолет сваливался на правое крыло. При применении такой техники взлетная дистанция для полностью загруженного самолета составляла 900 м.

После отрыва от полосы гидравлическая система убирала шасси. Продолжалось это долгие 24 секунды. При этом нельзя было превысить скорость в 200 км/ч... Этот конкретный «Кондор» мог достигать потолка 8535 м, однако лучше всего вел себя на высоте около 4570 м. Его максимальная действительная скорость, измеренная в Фарнборо, составляла 402 км/ч, что было на целых 40 км/ч больше, чем можно было выжать из стандартного FW 200C-3. Оказалось, что наиболее экономичной скоростью является 275 км/ч на высоте 1525 м. При этом, имея 8000 л топлива в баках, самолет мог находиться в воздухе в течение 14 часов, что примерно соответствовало дальности полета 3860 км. Продолжительность полета в стандартном морском варианте достигала 18 часов благодаря дополнительным бакам в подфюзеляжной гондоле...

Во время полета «Кондор» был очень устойчив по всем трем осям, но при каждом изменении скорости следовало стабилизировать самолет... Благодаря реак-



В СССР трофейный «Кондор» нашел применение в полярной авиации

Датский «Кондор» с именем «Дания»



тивному моменту винтов «Кондор» охотнее поворачивал влево, чем вправо, однако он был далеко не идеальным самолетом для резких маневров. Его максимальная разрешенная скорость на высотах, меньших 1525 м, составляла 450 км/ч. Другими словами, в случае атаки вражескими истребителями такой самолет не имел другого выбора, кроме как продолжать лететь по прямой, надеясь на свое оборонительное вооружение.

Оборудование самолета на случай неблагоприятных внешних условий было хорошим: резиновые противообледенительные устройства на крыле и оперении, незамерзающая жидкость для лопастей винтов, автопилот и мощная система обогрева. Я неоднократно пилотировал «Кондора» в плохих атмосферных условиях, и не мог не отметить безотказность этого оборудования. Однако для слепых полетов оборудование самолета не было приспособлено...

Определить значение самолетов «Кондор» как боевых машин для Германии нетрудно, особенно если учесть, что во взаимодействии с подводными лодками в 1940–1941 гг. они едва не поставили Великобританию на колени. Однако как боевой самолет «Кондор» отличался многими недостатками, которых можно было ждать от гражданской машины. Эти факты вскрылись только после войны, когда союзники испытали самолет. Недостаточное бронирование, а также то, что все топливопроводы проходили в нижней части самолета, делали его весьма уязвимым. Правда, компенсировались эти недостатки тем, что «Кондор» был вооружен до зубов и был в состоянии постоять за себя».

Эта обширная цитата вполне адекватно отображает роль «Кондора» для люфтваффе. FW 200C представлял собой вполне

Датский «Кондор» (OY-DEM)



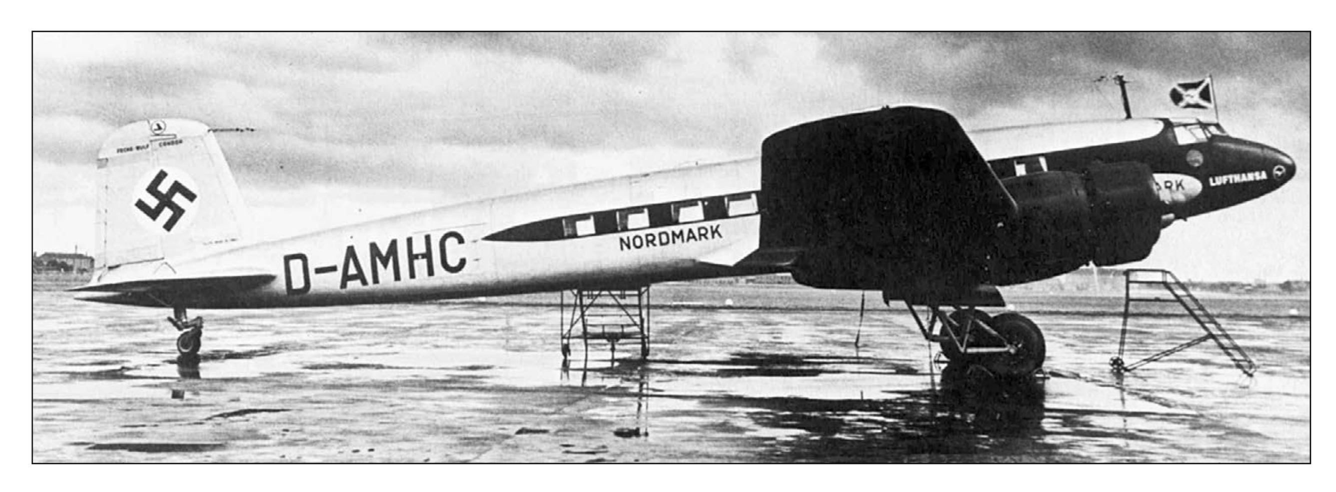
удачную адаптацию пассажирского самолета к роли морского ударного самолета и разведчика. Однако полноценным бомбардировщиком он все-таки не являлся, и успехи «Кондоров» в ударах по морским целям в первой половине войны были лишь следствием слабости ПВО противника.

Ещё один снимок британского трофея

Полетать у новых хозяев довелось и нескольким Ju 290A. В частности, машина WNr. 0178 (модификации A-6) 26 апреля 1945 г. совершила рейс в Барселону. При посадке в тумане самолет выкатился за пределы ВПП и получил повреждения. Рискнем предположить, что произошло это не без вмешательства пилота, вряд ли горевшего желанием возвращаться в агонизирующий Третий рейх. Как бы там ни было, самолет остался в Барселоне, где в течение нескольких лет тихонько ржавел на окраине аэродрома. Наконец 29 апреля 1950 г. «юнкерс» выкупило испанское правительство. Самолету присвоили бортовой номер 74-23 и после ремонта передали в школу повышенной летной подготовки на аэродроме Саламанка-Матакан. Однако карьера его оказалась относительно короткой – из-за отсутствия запчастей уже в 1953 г. «юнкерса» пришлось списать.

6 мая 1945 г. в Мюнхене, уже контролируемом американцами, приземлился Ju 290A-7 (WNr. 0196), пилотируемый уже неоднократно нами упомянутым гауптманом Брауном. На нем гауптман вывез из Чехии около 70 гражданских лиц. Самолет «прибрали к рукам» американцы и в июле 1945 г. перегнали в США (с промежуточной посадкой на Бермудских о-вах). «Юнкерс», получивший номер FE 3400, использовался для испытаний, а в 1946 г. был сдан на слом. Ещё два самолета – Ju 290A-2 (WNr. 0157) и Ju 290A-7 (WNr. 0186) – достались англичанам. Им присвоили номера AM-57 и AM-56 соответственно. Обе машины были списаны до 1950 г.

После окончания войны на территории пражского аэродрома Рузине были обнаружены почти готовый Ju 290A-8 (WNr. 0212) и узлы для строящегося Ju 290B-2 (WNr. 0196). С их применение экземпляр WNr. 0212 был достроен как 48-местный пассажирский лайнер L290 «Орел». Машина впервые поднялась в небо в сентябре 1946 г., но в 1947 г. программу закрыли. Впоследствии самолетом, налетавшим всего 43 часа, заинтересовался Израиль, но сделка не состоялась. Фюзеляж «Орла» передали в запасники Музея техники в Праге, однако в 1956 г. отправили на металлолом.

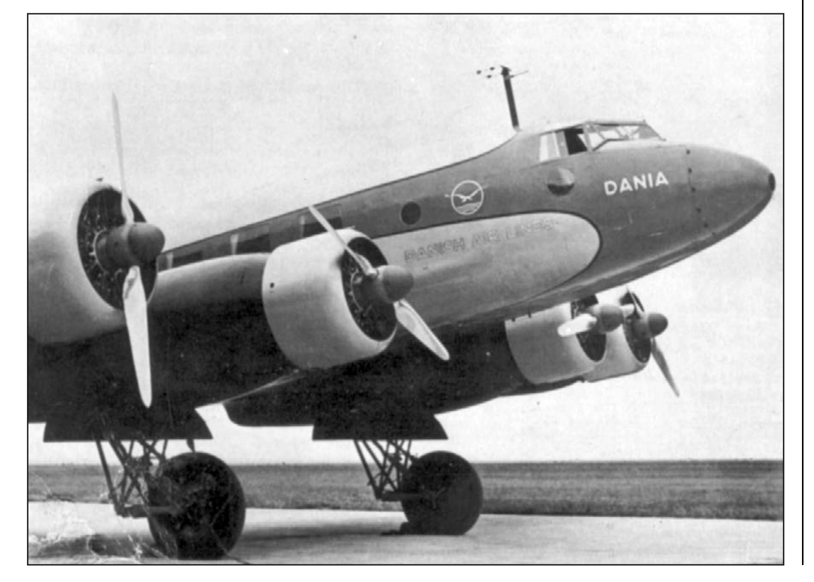


«Нордмарк» проходит предполетное обслуживание

Окраска и обозначения

Первые самолеты FW 200 «Кондор», поступившие в «Люфтганзу», были полностью окрашены в серебристый цвет (RLM 02 Silber), за исключением мотогондол и капотов двигателей, а также полосы вдоль иллюминаторов, окрашенных в черный цвет (RLM 22 Schwarz). С обеих сторон носовой части фюзеляжа, также черной, рисовали белые эмблемы авиакомпании и надпись Lufthansa. За ней, уже на серебряном фоне, наносили личное имя самолета, продублированное в средней части фюзеляжа. На вертикальном оперении наносилось изображение государственного флага – широкая красная полоса с белым кругом и черной свастикой. Встречались и отклонения от стандартной схемы – например FW 200V1 во время рекордного перелета в Нью-Йорк нес в носовой части фюзеляжа фирменный знак и название фирмы-производителя, а под кабиной фюзеляжа, где обычно наносилось имя самолета, – надпись Condor.

Датский «Кондор» на аэродроме



Самолеты авиакомпании «Синдикато Кондор» имели окраску, соответствовавшую машинам «Люфтганзы» – с тем отличием, что в носовой части изображалась эмблема бразильской компании и надпись: Condor, а личное имя самолета наносилось только под кабиной экипажа. Ну и, естественно, отсутствовал немецкий флаг на вертикальном оперении.

«Кондоры» датской авиакомпании DDL окрашивались подобно «люфтганзовским», но те элементы, что у немецких машины были черными (мотогондолы, капоты, носовая часть фюзеляжа и полоса вдоль иллюминаторов), у датских самолетов окрашивались в красный цвет (по другим данным – в синий). После начала Второй мировой войны самолеты DDL получили т.н. «нейтральную» окраску – все поверхности стали ярко-оранжевыми. Конфискованный англичанами 15 мая 1940 г. самолет OY-DAM «Дания» получил британскую регистрацию G-AGAY (черную с белой окантовкой) и камуфляжную окраску, типичную для самолетов Королевских ВВС того периода: нижние поверхности окрашивались в голубой цвет (Sky Type S), а верхние – в крупнопятнистый (с плавными очертаниями пятен) двухцветный ка-



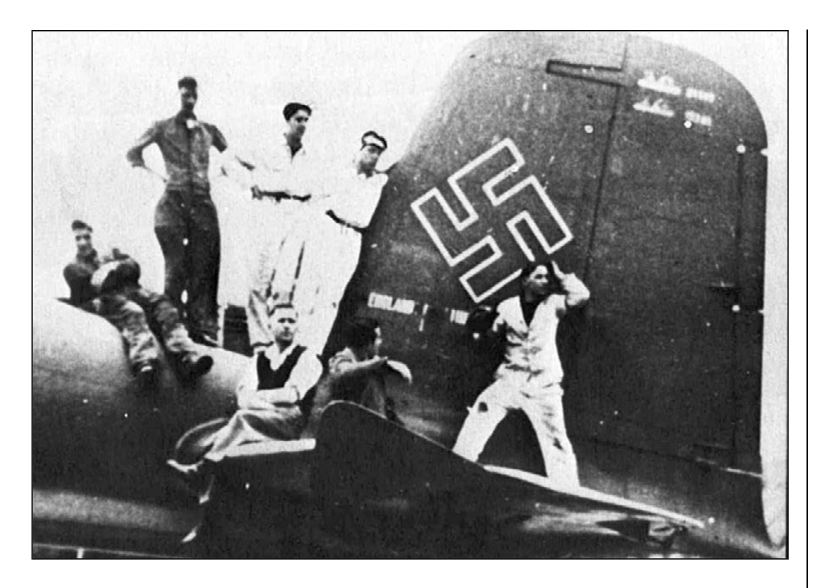
Оба датских «Кондора» в ангаре на аэродроме Копенгаген-Каруп

муфляж темно-зеленого (Dark Green) и коричневого (Dark Earth) цветов.

Особого внимания заслуживает окраска FW 200V3, ставшего личным самолетом Гитлера. Первоначально его полностью окрасили в серебристый цвет. На вертикальном оперении нанесли изображение флага Третьего рейха. Регистрационный номер D-2600 наносился с обеих сторон фюзеляжа, а также сверху и снизу крыла («D-2» на левом крыле и «600» на правом). Вскоре эту схему окраски несколько подкорректировали, добавив черный нос фюзеляжа и черную же полосу вдоль иллюминаторов. С обеих сторон фюзеляжа нанесли изображения балочных крестов, а государственный флаг на киле заменила черная свастика в белой окантовке. Но-



FW 200V2 (D-AETA «Вестфален») на аэродроме Рейн-Майн (Франкфурт-на-Майне)



Свастика являлась знаком государственной принадлежности немецких самолетов – как военных, так и гражданских

мера на фюзеляже сменили на WL+2600. Третья схема окраски FW 200V3 отличалась удлинением черной полосы на фюзеляже – теперь она не оканчивалась на уровне последнего иллюминатора, а протягивалась за ним, сужаясь и сводясь в острие. Под кабиной появилась надпись: «Immelmann III», а номер на фюзеляже сменили на 26+00. Изменились и очертания балочного креста – на принятые в люфтваффе с 1939 г. более широкие в отличие от ранних узких. Во время войны FW 200V3 летал в стандартном камуфляже люфтваффе: нижние поверхности – светло-голубого цвета (RLM 65 Hellblau), верхние и боковые – двухцветный камуфляж с острыми очертаниями пятен (цвета RLM 70 Schwarzgrün и RLM 71 Dunkelgrün). Так же окрашивались и «Кондоры», принятые военными от «Люфтганзы».

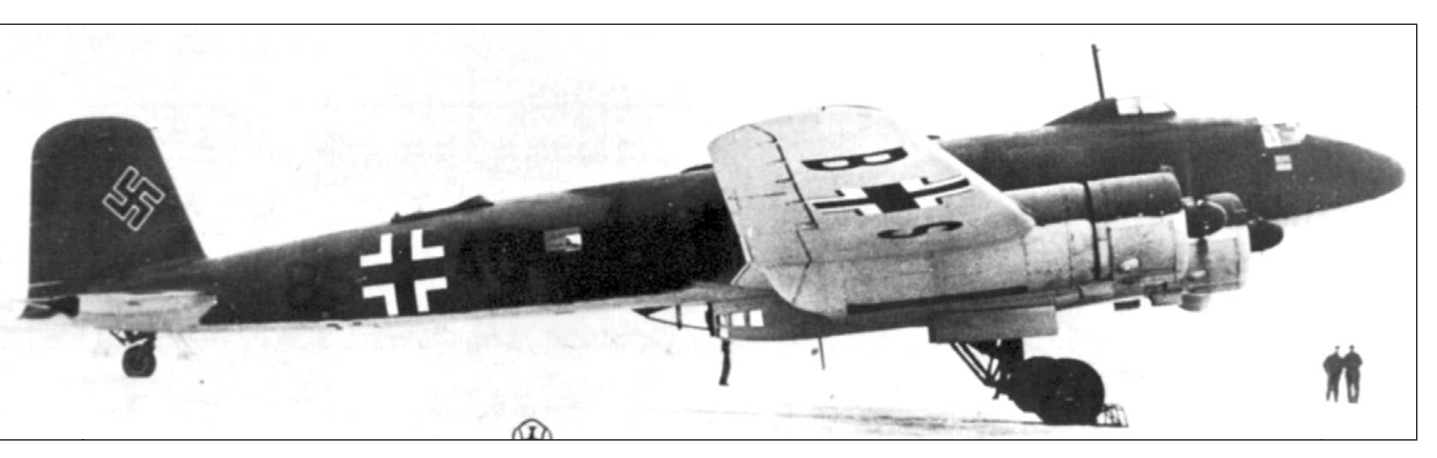
FW 200, принадлежавшие люфтваффе, несли на бортах фюзеляжа и нижней поверхности крыла буквенные коды

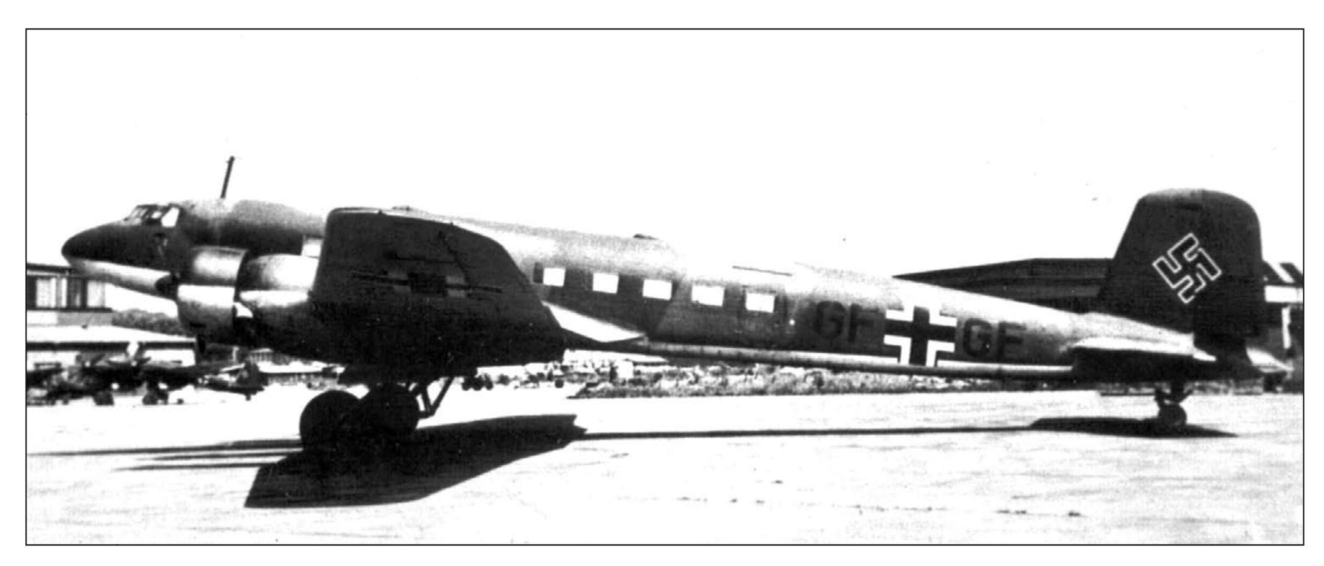
Самолеты, служившие в эскадре KG 40, получили «морской» камуфляж, отличавшийся иными оттенками зеленого цвета на верхних и боковых поверхностях – RLM 72 Grün и RLM 73 Grün. Некоторые машины, применявшиеся для ночных минных постановок у берегов Великобритании, снизу окрашивались в черный цвет (RLM 22 Schwarz). По крайней мере, один «Кондор», действовавший зимой 1943 г. под Сталинградом, сверху и с боков был окрашен в белый цвет. В 1944 г. примерно полтора десятка FW 200C, главным районом применения которых стала Арктика, получили дополнительный камуфляж – т.н. Wellenmuster (нерегулярные волнистые полоски светло-голубого цвета RLM 76 Lichtblau, нанесенные поверх зеленых пятен основного камуфляжа).

Знаки государственной принадлежности – черные балочные кресты с белой окантовкой – наносились на борта фюзеляжа, а также верхние и нижние поверхности крыла. На киле изображалась свастика – также черная, с белой окантовкой.

Некоторые самолеты, действовавшие на Восточном фронте, получили принятые для этого ТВД элементы быстрой идентификации – узкую желтую полосу на фюзеляже и желтые нижние поверхности законцовок крыла.

По бортам фюзеляжа FW 200 и (в большинстве случаев) на нижней поверхности крыла наносили буквенные коды. При выпуске из сборочного цеха самолет получал заводской четырехбуквенный код (Stammkennzeichen) вида AB+CD. Под консолями крыла буквы кода наносились





FW 200C в «уставной» окраске люфтваффе

таким образом: A+B и C+D. По прибытии в часть Stammkennzeichen следовало заменить кодом строевой части (три буквы и цифра), однако выполнялось это требование не всегда, и некоторые «Кондоры» продолжали летать на боевые задания с заводскими кодами.

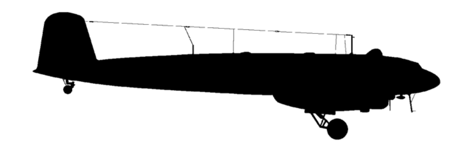
В коде части первые два знака обозначали эскадру либо отдельную группу (для KG 40 – F8). Третья буква являлась индивидуальным кодом самолета в отряде. Её наносили цветом, присвоенным данному отряду (либо черным, но с окантовкой, соответствующей цвету отряда). Четвертая буква означала отряд, либо штабное звено эскадры (группы).

В носовой части фюзеляжа наносилась эмблема KG 40 – изображение земного шара (черно-белое, либо черно-голубое). Первоначально на земном шаре рисовали контуры Евразии и Африки, а после вступления в войну США к ним прибавились обе Америки. Земной шар опоясывала «орбита» золотистого цвета – намек на довоенные рекордные перелеты «Кондоров».

Иногда в носовой части самолета наносилось личное имя (как правило, белым цветом). Чаще всего им были название планеты (Venus, Jupiter, Mars), либо звезды (Sirius, Polaris).

На киле наносились символы успехов, достигнутых экипажем. Белыми вертикальными прямоугольниками («балками») отмечали каждый боевой вылет, а силуэтами судов с датами – потопленные суда.

Внутренние поверхности фюзеляжа и ниш шасси окрашивались в соответствии со стандартами люфтваффе – в серый цвет RLM 02 Grau. Лопасти и коки винтов были темно-зелеными (RLM 70 Schwarzgrün). Диски колес шасси окрашивались в темно-серый цвет (RLM 99 Schwarzgrau).



Эскадра KG 40: краткая история

Командиры эскадры:

Оберст-лейтенант Ганс Гейссе (Hans Geisse) – июль–сентябрь 1940 г.

Майор Эдгар Петерсен – апрель–сентябрь 1941 г.

Оберст-лейтенант Георг Пазевальдт (Georg Pasewaldt) – сентябрь–декабрь 1941 г.

Оберст Карл Менерт (Karl Mehnert) – с января 1942 г.

Оберст Мартин Феттер (Martin Vetter) – вступил в должность в 1942 г. (точнее не установлено); до сентября 1943 г.

Оберст Рупрехт Хейн (Rupprecht Heyn) – сентябрь–ноябрь 1944 г.

Оберст Ганс Гейссе – ноябрь 1944 г. – февраль 1945 г.

Штаб эскадры сформирован в июле 1940 г. в Бордо-Мериньяк. 22 декабря 1940 г. реорганизован в штаб эскадры KG 28. Вновь сформирован 1 апреля 1941 г. в Бордо-Мериньяк. Штабной отряд согласно штату летал на самолетах FW 200C, но далеко не всегда имел в своем распоряжении хотя бы одну машину. Согласно опубликованным помесячным ведомостям с марта 1942 г. по декабрь 1944 г. (на них мы будем опираться и при анализе состава других подразделений эскадры), в феврале–мае 1943 г. в штабном отряде числился один FW 200C-3, в ноябре–декабре 1943 г. – один FW 200C-5, и в августе–октябре 1944 г. – один FW 200C-4. В октябре 1944 г. отряд передислоцирован в Германию и вскоре приступил к перевооружению на реактивные истребители Me 262, но 2 февраля 1945 г. расформирован.

Подготовка к вылету «Кондора» из состава I/KG 40.



Группа I/KG 40: отряд 1./KG 40 сформирован 1 ноября 1939 г. в Бремене, штаб группы и отряд 2./KG 40 – 1 мая 1940 г., отряд 3./KG 40 – 1 июня 1940 г. В сентябре 1940 г. отряд 3./KG 40 реорганизован в запасный отряд эскадры – Ausb./KG 40, а вместо него в составе группы сформирован новый отряд с тем же обозначением.

Базировалась, главным образом, на французских аэродромах. Основной базой группы долгое время был Бордо-Мериньяк. С момента формирования вооружена самолетами FW 200C, пик численности которых (34 единицы) достигнут в августе 1942 г.

В октябре 1942 г. отряд 1./KG 40 начал получать самолеты He 177A. В январе 1943 г. отряды 1. и 3./KG 40 переданы транспортной авиагруппе KGr. z.b.V. 200 для применения под Сталинградом, вследствие чего самолетный парк I/KG 40 существенно сократился: к концу января 1943 г. в ней оставалось только 7 FW 200C и 7 He 177A. Одновременно велось формирование новых отрядов 1. и 3./KG 40 на самолетах He 177A, а «Кондоры» оставались только в составе 2./KG 40. На начало июня 1943 г. в группе числилось 12 He 177A и 11 FW 200C, однако к октябрю «хейнкелей» осталось только три, а количество «фокке-вульфов» увеличилось до 18. По состоянию на начало июля 1944 г. группа располагала 13 He 177A и 17 FW 200C, но в том же месяце была выведена в Германию и сдала всю свою авиатехнику. В октябре 1944 г. начала перевооружение на реактивные истребители Me 262, но 2 февраля 1945 г. расформирована.

Группа II/KG 40: отряд 4./KG 40 сформирован 1 января 1941 г. на самолетах He 111, штаб группы и отряды 5. и 6./KG 40 – 1 мая 1941 г. на самолетах Do 217. Базировалась на аэродромах Франции и Нидер-



Подвеска четвертьтонных бомб требовала немалых усилий наземного персонала

ландов, специализируясь на операциях против вражеского судоходства. В конце мая 1943 г. начато перевооружение на Me 410, в июне 1943 г. реорганизована в V/KG 2. Заново сформирована 25 октября 1943 г. в Бург-Магдебург путем реорганизации группы I/KG 50. Базировалась в Бордо-Мериньяк, летала на He 177. В июле 1944 г. передислоцирована в Норвегию, в октябре – в Германию, где начала перевооружение на реактивные истребители Me 262, но 2 февраля 1945 г. расформирована.

Группа III/KG 40: сформирована 24 марта 1941 г. в Брест-Ланвеок путем реорганизации группы I/KG 1, летавшей на He 111. С июня 1941 г. базировалась в Бордо-Мериньяк. С декабря 1941 г. по май 1942 г. перевооружена на FW 200C. По состоянию на начало мая располагала 31 «Кондором». В дальнейшем количество FW 200C в группе колебалось в пределах 20–35. В июле 1944 г. передислоцирована в Норвегию, в сентябре – в Германию, где начала перевооружение на реактивные истребители Me 262, но 2 февраля 1945 г. расформирована.

Запасная группа IV(Erg.)/KG 40: запасный отряд Ausb./KG 40 сформирован в сентябре 1940 г. путем реорганизации отряда 3./KG 40, в декабре 1940 г. реорганизован в Erg.Sta./KG 28. Отряд Erg.Sta./KG 40 сформирован 15 апреля 1941 г. в Люнебурге, а 1 сентября 1941 г. развернут в группу в составе штаба и трех (впоследствии – четырех) отрядов. Группа эксплуатировала основные типы самолетов эскадры KG 40 – FW 200C, He 111, He 177, Ju 88. В 1943–1944 гг. количество «Кондоров» в IV(Erg.)/KG 40 колебалось в пределах 5–10 единиц. В августе 1944 г. из состава группы изъяли последние «Кондоры», и основным типом самолетов в ней стал He 177A. Группа IV(Erg.)/KG 40 в январе 1945 г. реорганизована в II/EKG(J).

Группа V/KG 40: отряд 13./KG 40 сформирован в Нанте в августе 1942 г., штаб группы и отряды 14. и 15./KG 40 сформированы в январе 1943 г., в августе 1943 г. сформирован отряд 16./KG 40. Группа летала на тяжелых истребителях Ju 88C, а её основной задачей являлось сопровождение подлодок и самолетов-разведчиков. Отряды из состава группы базировались в Бордо-Мериньяк и Коньяк. В октябре 1943 г. группа реорганизована в I/ZG 1.

Краткое техническое описание самолета FW 200C-3

Самолет FW 200C-3 представляет собой четырехмоторный цельнометаллический моноплан с низкорасположенным крылом и убирающимся шасси.

Крыло самолета в плане трапецевидное. Крыло состоит из центроплана, составляющего одно целое с фюзеляжем, и двух отъемный частей (ОЧК). ОЧК крепятся к центроплану за внешними моторами. Набор центроплана и отъемных частей состоит из одного главного лонжерона и нескольких вспомогательных лонжеронов ферменного типа. Обшивка центроплана металлическая, ОЧК — металлическая от носка до основного лонжерона и полотняная от основного лонжерона до задней кромки. Нервюры крыла и подкрепляющие обшивку стрингеры выполнены из дюралюминия.

К центроплану в местах установки средних моторов крепится шасси. На крыле вдоль задней кромки установлены посадочные щитки и элероны типа «Фрайз».

В центроплане размещены восемь бензобаков. Для доступа к бензобакам на нижней обшивке центроплана имеются легкосъемные панели. На левой консоли крыла снизу установлена выпускная посадочная фара.

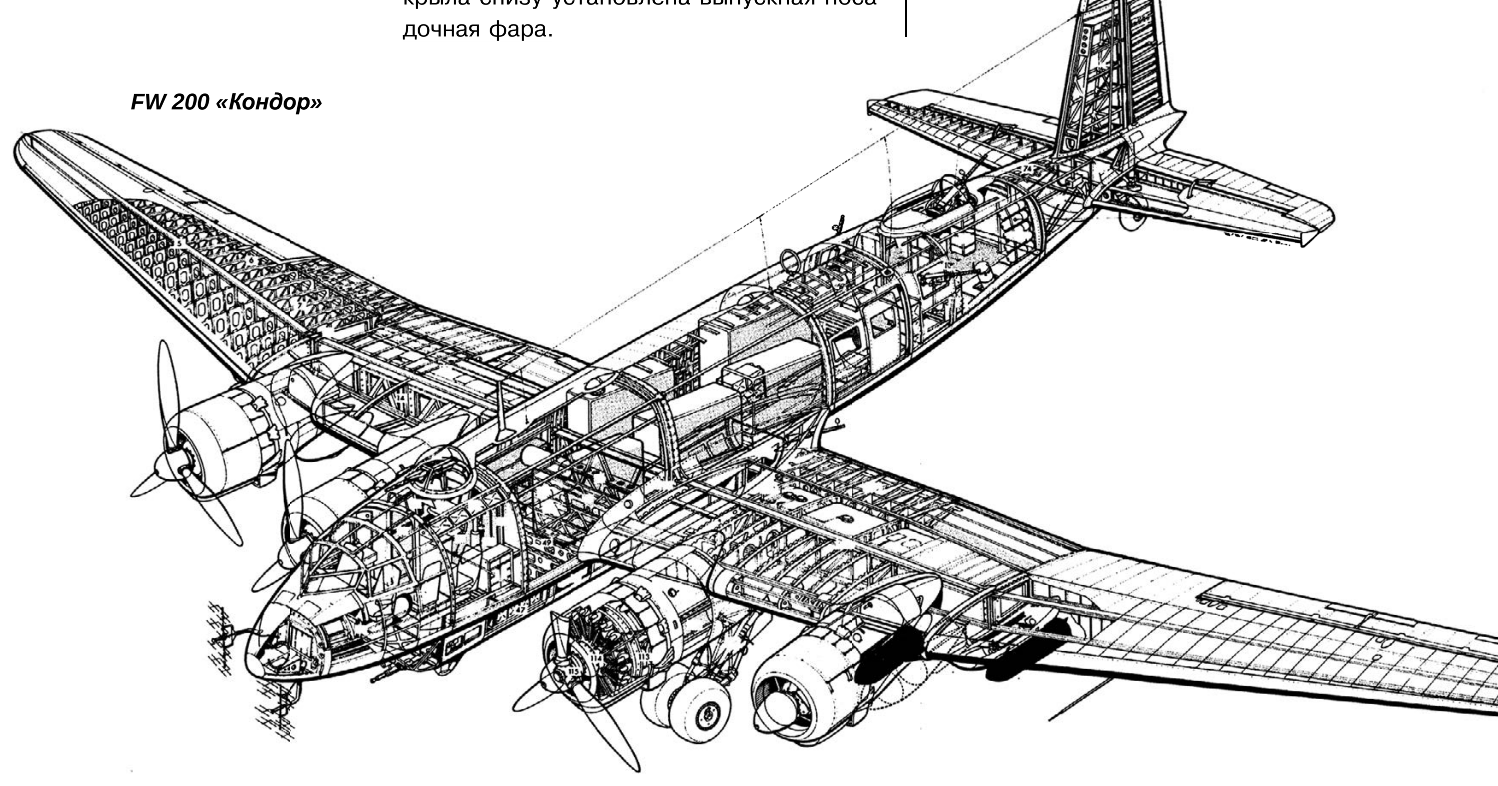
Носки консолей крыла легкосъемные, крепятся к крылу на шурупах и имеют термические антиобледенители, работающие по принципу использования тепла выхлопных газов. Воздух подогревается в калориферах, смонтированных на выхлопных патрубках каждого мотора.

Посадочные щитки типа «Шренк» занимают по размаху центроплан и часть консолей крыла. Щитки делятся на шесть частей, три из которых расположены слева и три — справа от фюзеляжа. Для взлета щитки открываются на 15°, для посадки — на 60°.

Элероны выполнены из двух частей каждый и по размаху занимают около s длины отъемных консолей крыла. Конструкция элерона однолонжеронная. Носок покрыт металлической обшивкой, остальная часть — полотном.

В весовом отношении элерон уравновешен. Аэродинамическая компенсация — осевая. Внешняя часть элерона крепится на трех шарнирах, внутренняя — на двух. На каждом элероне установлены флетне-

FW 200 «Кондор»

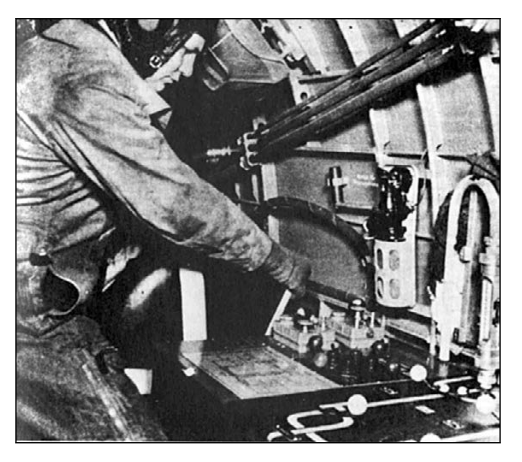


ры. Флетнер левого элерона является также триммером, управляемым с помощью электромеханизма.

Фюзеляж — полумонококовой конструкции. Набор состоит из дюралюминиевых шпангоутов и стрингеров. Обшивка фюзеляжа дюралюминиевая.

В передней части фюзеляжа расположена кабина пилотов. За ней место штурмана-бомбардира и стрелка-радиста. Отсек штурмана-бомбардира имеет в полу люк, сообщающий фюзеляж с передней частью подфюзеляжной гондолы. Штурман имеет возможность, в зависимости от обстановки, занимать место в фюзеляже или в передней части гондолы. Над отсеком штурмана установлена турельная стрелковая установка, обслуживаемая радистом. За отсеком для штурмана-бомбардира в фюзеляже установлены бензобаки и пульт управления фюзеляжными бензобаками.

Рабочее место бортмеханика – у пульта управления фюзеляжными бензобаками. За бензобаками в полу фюзеляжа имеется люк, сообщающий фюзеляж с задней частью подфюзеляжной гондолы — место-

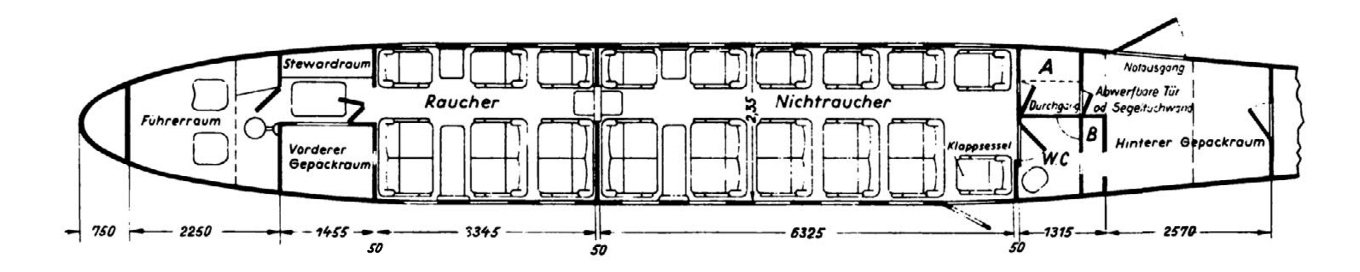


Член экипажа «Кондора» за работой

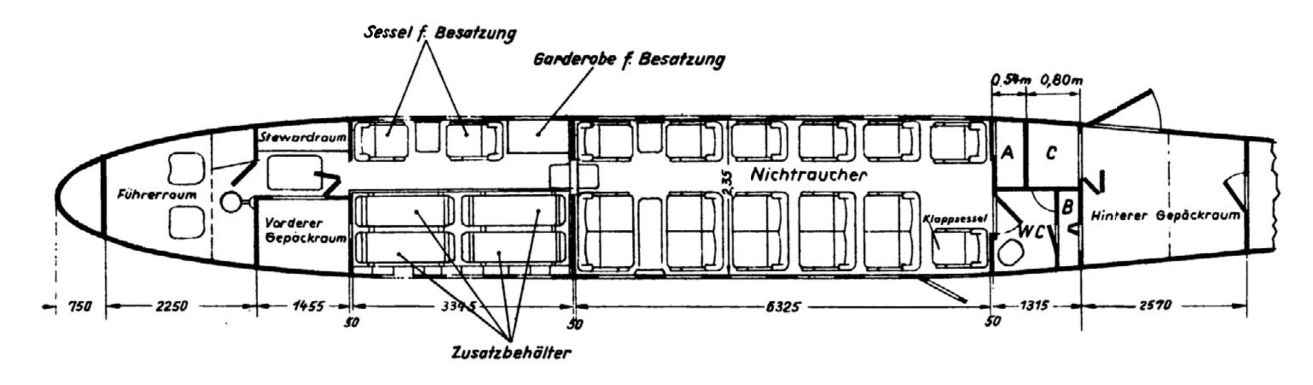
расположением стрелка нижней задней стрелковой установки.

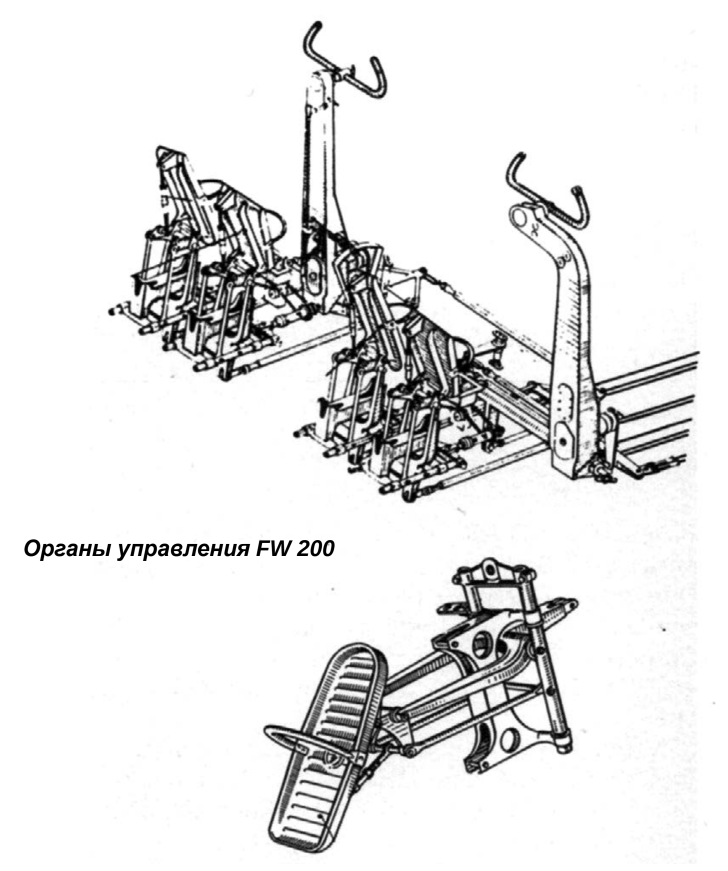
По бортам самолета в окнах смонтированы бортовые стрелковые установки и кассеты под пулеметные магазины. За бортовыми установками на левом борту имеется входная дверь с приспособлением для аварийного сбрасывания ее в полете. За дверью, ближе к хвосту, расположен отсек, над которым сверху фюзеляжа установлена верхняя задняя стрелковая точка.

Средняя часть гондолы используется для внутренней подвески бомб. Створки



Варианты планировки пассажирского салона «Кондора»




Органы управления FW 200

бомбоотсека гондолы приводятся в действие механической лебедкой. Предусмотрено также аварийное открытие створок бомбоотсека гондолы.

Для прохода в хвостовую часть фюзеляжа в перегородке за отсеком верхней задней стрелковой установки имеется люк.

Хвостовое оперение — свободнонесущее однокилевое.

Дюралюминиевый набор стабилизатора состоит из двух лонжеронов, нервюр и стрингеров. Обшивка металлическая. Носок стабилизатора легкосъемный, имеет пневматический антиобледенитель типа «Гудрич». Угол установки стабилизатора постоянный.

Руль высоты — однолонжеронной конструкции, состоит из правой и левой частей, соединенных между собой при помощи трубы. Носок руля имеет металлическую обшивку; остальная часть руля — полотняную. Аэродинамическая компенсация руля роговая. Весовая компенсация достигается двумя концевыми металлическими шайбами. На каждой половине руля высоты имеется по флетнеру, кроме того, на левой половине установлен триммер, управляемый электромеханически. Киль, как и стабилизатор, имеет два дюралюминиевых лонжерона. Лонжероны в своей нижней части переходят в шпангоуты фюзеляжа. Обшивка киля металлическая. Передний носок киля снабжен пневматическим антиобледенителем и так же, как у стабилизатора, легкосъемный.

По конструкции руль направления аналогичен рулю высоты. Весовая балансировка

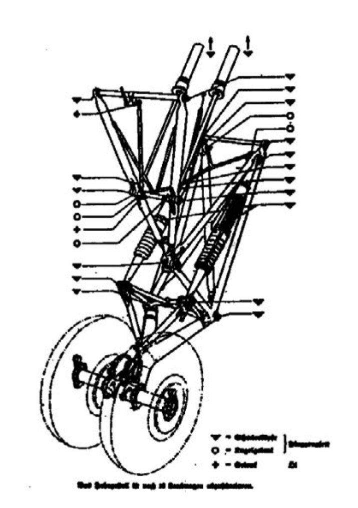

Кабина пилотов «Кондора»

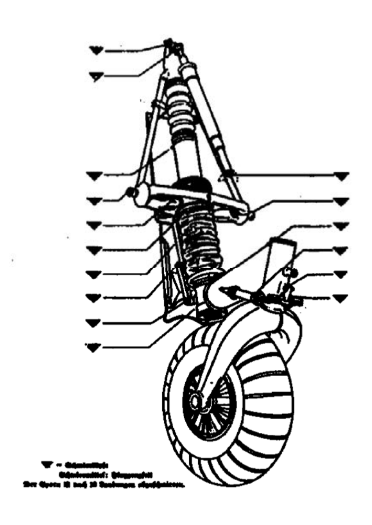
руля направления осуществлена при помощи специального противовеса, который при нейтральном положении руля не выступает за габариты киля. Руль направления имеет регулируемый на земле флетнер и триммер, управляемый электромеханически.

Органы управления самолетом. Управление самолетом — двойное. Правая штурвальная колодка может выключаться. Для облегчения посадки летчика на сиденье левая штурвальная колонка имеет Г-образную форму. Педали регулируются по длине на 90 мм (вперед — назад) при помощи штурвальчика, расположенного на полу кабины. На педалях левого пилота установлено управление тормозами колес.

Рули высоты и направления имеют дифференциальное управление, которое увеличивает ход штурвала или педалей в среднем положении и тем самым уменьшает усилие на управление. Усилия от штурвала передаются к соответствующим рулям через тяги, рычаги и тросы. На всех опорах поставлены шариковые подшипники. Тяги управления проложены под полом фюзеляжа. Доступ к управлению — через лючки.

Шасси состоит из основных и хвостовой опор, убирающихся вперед. Система подъема и выпуска шасси гидравлическая. Специального аварийного выпуска шасси на самолете не предусмотрено, так как шасси выпускается под действием собственного веса. В убранном положении шасси удерживается на замках с гидравлическим управлением. Основные стойка шасси имеют по два спаренных колеса с двухсторонними тормозами колодочного типа. Размер колес основных стоек шасси 1100x375 мм, хвостовой − 685x250 мм. Система торможения гидравлическая.





Основная и хвостовая стойки шасси

Гидравлическая система служит для уборки и выпуска шасси, а также для



Основная стойка шасси несла спаренные колеса

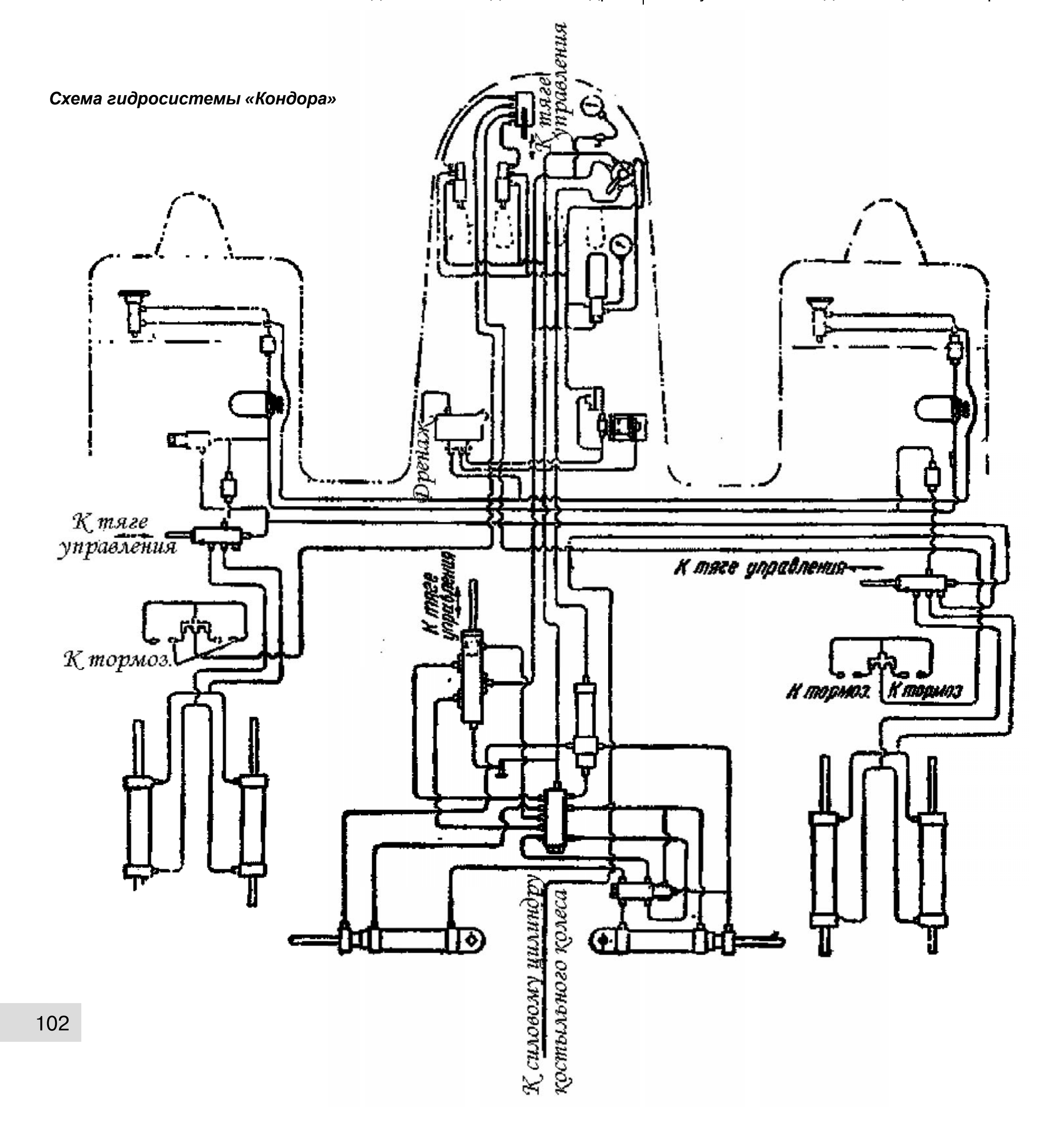
управления посадочными щитами и тормозами колес.

Трубопроводы гидросистемы выполнены из труб алюминиевого сплава с наружными диаметрами 18, 15, 16 и 6 мм. В местах присоединения трубопроводов к силовым цилиндрам стоят гибкие шланги. Шланги стоят также в местах переходов трубопроводов системы от фюзеляжа к центроплану и от центроплана к мотогондолам, где установлены помпы. Это повышает надежность соединений гидросистемы и предотвращает нарушение герметичности при вибрациях.

Гидравлическая система работает от двух винтовых помп «Лайстриц», установленных на средних моторах. Общий бачок системы имеет емкость 35 л. Рабочей жидкостью в системе служит минеральное масло с примесью керосина. Рабочее давление в силовых цилиндрах переменное и достигает 60 кг/см.

В случае отказа основных гидропомп для обслуживания посадочных щитков и тормо-

Схема гидросистемы «Кондора»



зов имеется вспомогательная гидропомпа, работающая при 4000–5300 об/мин. Помпа приводится в действие электромотором, питаемым от общей сети.

При отказе гидросистемы шасси выпускается под действием собственного веса и напора встречного воздуха.

Управление работой помп и включение их на ту или другую группу силовых цилиндров осуществляется поворотом ручки переключателя на правом борту кабины пилотов в одно из трех положений:

– нижнее — работают вспомогательная помпа (на тормоза) и главная помпа;

– среднее – работают вспомогательная помпа (на тормоза) и посадочные щитки;

– верхнее — работает главная помпа (на тормоза), вспомогательная помпа выключена.

При всех трех положениях ручки переключателя нельзя одновременно пользоваться управлением шасси и щитками, так как мощности помп не хватит.

Общий манометр гидросистемы со шкалой на 120 кг/см стоит за переключателем у правого борта и показывает рабочее давление в гидросистеме.

Управление подъемом и выпуском шасси производится кранами шасси, управляемыми из кабины пилотов посредством жестких тяг и рукоятки, помещенной в нижней части главного пульта управления.

Рукоятка может быть поставлена в два положения: верхнее — на подъем шасси, нижнее — на выпуск шасси.

Щитки-закрылки управляются краном закрылков посредством рукоятки с буквой «L», находящейся на главном пульте, по правую сторону от рукоятки крана шасси. Для щитков предусмотрено три положения рукоятки:

– верхнее – в полете (щитки убраны);

– среднее – при взлете (щитки отклонены на 15°);

– нижнее – при посадке (щитки максимально отклонены).

Тормоза колес управляются только от левой пары педалей управления рулем направления посредством нажатия на их носки. Сила торможения зависит от силы нажатия на носок педали. К носкам педалей прикреплены редукционные клапаны, жидкость в которые может поступать как от основных помп, так и от вспомогательной помпы.

Для торможения колес на стоянке при опробовании моторов в нижней части главного пульта имеется рукоятка стопорного крана, с помощью которого жидкость под давлением перекрывается в тормозной системе и давление в ней сохраняется без работы помп.

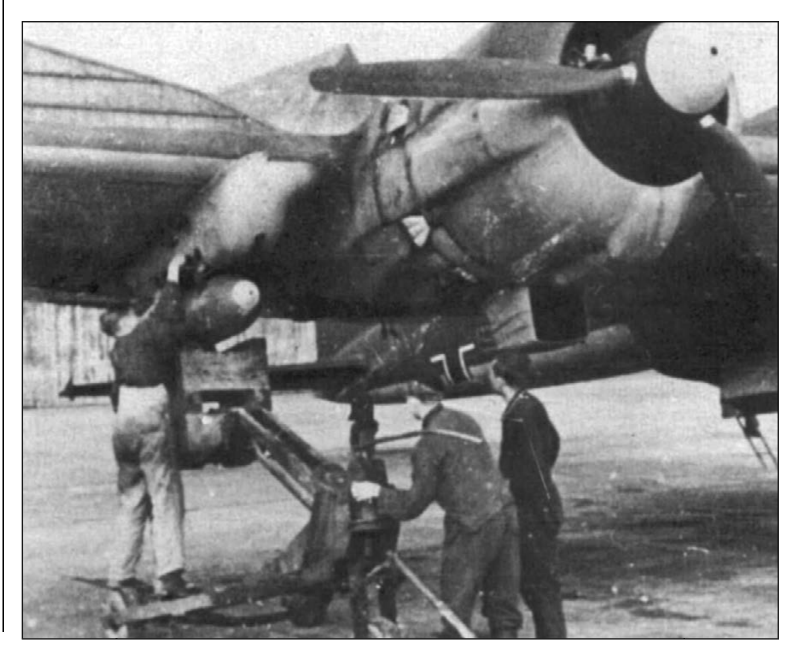
Силовая установка состоит из четырех 9-цилиндровых звездообразных моторов воздушного охлаждения Bramo 323R-2 «Фафнир». Моторные установки позволяют заменять мотор вместе с моторамой. Разъем всех трубопроводов сосредоточен на противопожарной перегородке. Моторы подвешены на эластичной амортизации и крепятся к мотораме на девяти болтах.

Запуск моторов производится электрическими инерционными стартерами «Эклипс». Раскрутку каждого стартера можно производить или электрически от аккумулятора, или механически при помощи ручки.

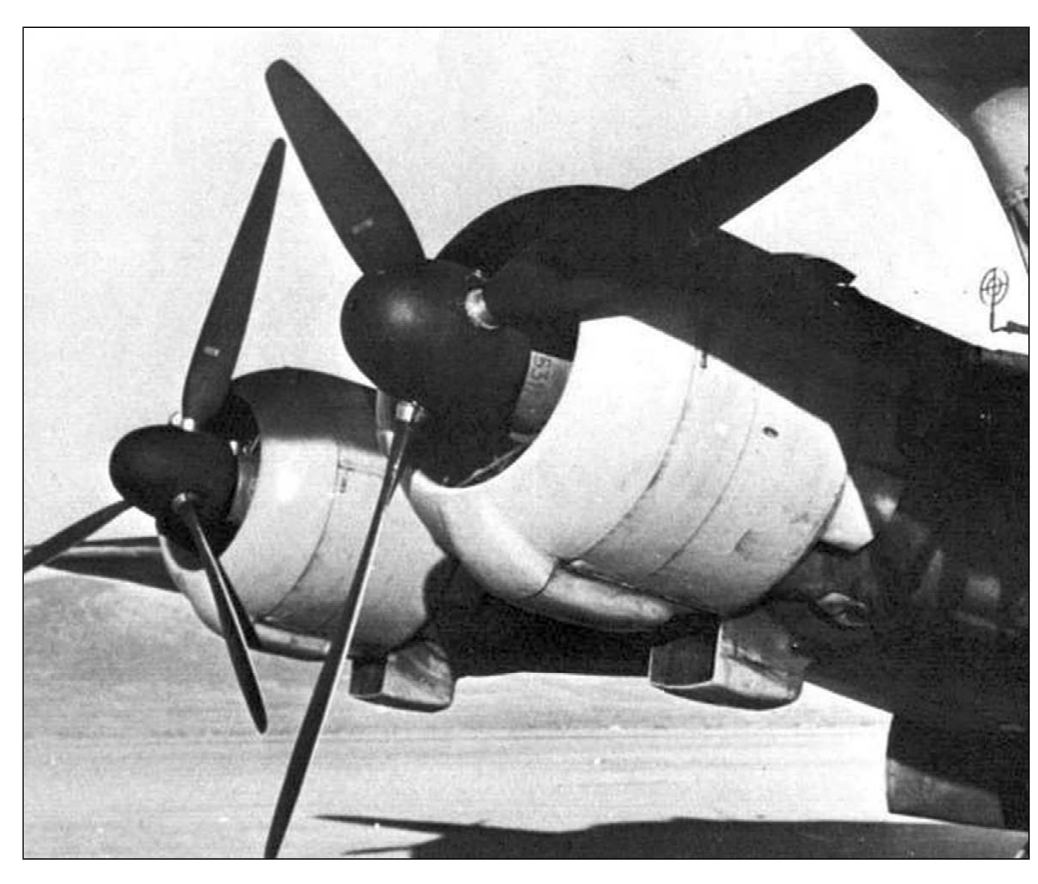
Моторама сварная из стальных труб; крепится к крылу четырьмя накидными гайками. Моторные капоты – типа NACA.

На моторах установлены трехлопастные металлические винты типа VDM с изменяющимся в полете шагом. При необходимости винты могут быть установлены в по-

Подвеска бомбы на внешний держатель



Мотогондолы «Кондора»



лете во флюгерное положение. Диаметр винта 3,5 м. Шаг винта в полете изменяется при помощи электромотора, управление которым выведено на центральный пульт управления, к летчику. Регулятор постоянства оборотов отсутствует; заданное число оборотов поддерживается путем включения электромотора. Для каждого винта установлены два указателя изменения шага винта: один с электрическим приводом смонтирован на приборной доске, второй — с механическим приводом установлен непосредственно на моторе для контроля угла лопасти перед запуском моторов. На малом шаге винта и во флюгерном положении лопастей электромотор автоматически выключается.

Топливная система состоит из 11 фибровых протектированных баков (8 в центроплане и 3 в фюзеляже) общей емкостью 5860 л. В фюзеляже предусмотрено место для установки двух дополнительных баков емкостью 1100 л каждый. Бензосистема предусматривает двойное питание моторов, т. е. питание двумя сортами топлива. Взлет и полет на номинальной мощности производится на топливе с октановым числом 100; полет на крейсерской скорости – на топливе с октановым числом 87. Четыре крайних центропланных бака (по два в каждой плоскости) заправляются топливом с октановым числом 100 и называются «взлетные баки». Каждый бензобак питает свой мотор. Четыре внутренних центропланных бака (так называемые «путевые») и фюзеляжные баки заправляются топливом с октановым числом 87. Каждый «путевой» бак обслуживает свой мотор. Из фюзеляжных баков путем перекрытия кранов можно питать горючим по два мотора каждой плоскости раздельно или все четыре мотора одновременно.

Переключаются бензобаки четырьмя четырехходовыми кранами с дистанционным управлением. Два перекрывных крана моторов каждой плоскости управляются одним рычагом. Рычаги управления кранами расположены на центральном пульте



Заправка самолета топливом

управления, в кабине летчика, с правой стороны.

Кроме указанных кранов, в фюзеляже имеется пульт управления питанием моторов из фюзеляжных баков. В зависимости от положения кранов на пульте управления, можно питать горючим по два мотора каждой плоскости раздельно или все моторы одновременно, как из всех баков, так и из каждого в отдельности. Перекачка топлива из бака в бак отсутствует.

В каждом бензобаке установлена электропомпа для подкачки горючего к основным моторным помпам. Электропомпы включаются на взлете и при полетах выше границы высотности.

Количество топлива в баках контролируется электрическими бензиномерами. Кроме электрических бензиномеров, в каждом баке установлен зонд для замера топлива в баках на земле. Дренаж центропланных баков выведен под крыло, а фюзеляжных — на правый борт фюзеляжа. Заправка системы топливом производится через заливную горловину каждого бака, фюзеляжные баки заправляются под давлением. На полную заправку самолета горючим требуется 25 мин.

Маслосистема состоит из четырех расходных баков (по одному на мотор) и одного дополнительного. Расходные баки емкостью по 40 л каждый установлены на противопожарных перегородках в мотогондолах. Дополнительный бак емкостью 450 л установлен в фюзеляже. Дополнительный бак протектирован, расходные протекторов не имеют. На пульте управления кранов фюзеляжных бензобаков установлена ручная помпа (типа «Альвейер») с четырьмя перекрывными кранами для перекачки масла из дополнительного бака в расходные баки каждого мотора. Дополнительный маслобак заправляется под давлением. Заправка расходных баков — нормальная. Заливная горловина дополнительного бака расположена на правом борту самолета, а расходных — непосредственно на баках.

Маслорадиаторы установлены снизу моторов на эластичных подвесках. Жалюзи

или заслонок для регулировки температуры масла ни радиаторы, ни туннели не имеют. Температуру масла регулируют термостаты, установленные в откачивающих магистралях. На каждом моторе установлена система разжижения смазки бензином.

Электрооборудование. Источниками электроэнергии на самолете являются: два генератора типа «Бош» напряжением 24 В и мощностью 2000 Вт каждый, работающие в параллель, а также 12-вольтовые аккумуляторные батареи типа «Варта» емкостью 60 а-ч. Генераторы установлены на двух правых моторах, аккумуляторы — за бронестенкой летчика на полу, у центрального распределительного щита. Электрическая сеть самолета двухпроводная 24-вольтовая.

Средства связи представлены радиостанцией FuG 10 с двумя антеннами – жесткой и выпускной. Радист может работать на радиостанции в походном и боевом положениях. Когда радист находится у стрелковой установки (передняя турель), телеграфный ключ переносится вверх. В этом случае радист может работать только на ключе, настройка приемника и передатчика невозможна.

Кислородное оборудование. Схема кислородного питания на самолете осуществлена так, что обеспечивает раздельное питание от трех параллельно соединенных баллонов первого пилота, радиста, нижнего стрелка и бортмеханика. Остальные четыре члена экипажа питаются попарно: питание каждой пары обеспечивают три двухлитровых баллона. Дополнительно в отсеке бортмеханика у рабочих мест членов экипажа расположены два переносных кислородных прибора.

Запас кислорода при схеме кислородного питания обеспечивает экипажу пребывание на высоте в течение 1 часа 50 минут при полностью заряженных баллонах (до 150 атм).

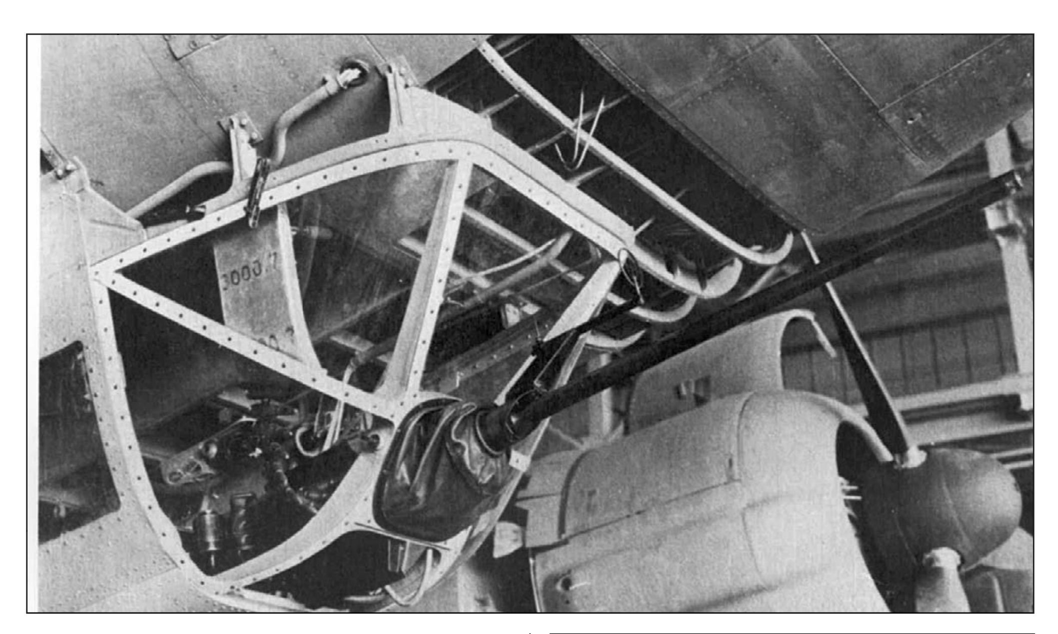
Фотооборудование состоит из двух фотокамер Rb 20/30 и Rb 50/30. Фотоустановка с Rb 20/30 устанавливается в хвостовой части фюзеляжа и крепится болтами к четырем пирамидам, вклепанным в пол самолета. Фотоустановка с фотокамерой Rb 50/30 устанавливается против входной двери под столом. Фотолюки в полу самолета закрыты съемными крышками (на шурупах), а в обшивке самолета — сдвижными заслонками.

Стрелковое вооружение состоит из:

1. Передней турельной установки с пулеметом MG 15 калибра 7,92 мм для обстрела верхней полусферы. Питание пулемета магазинное; емкость магазина 75 патронов. Запас патронов на пулемет 2250



Верхняя стрелковая установка



Носовая стрелковая установка в подфюзеляжной гондоле

штук. Перезарядка и управление огнем — ручные. Пулемет установлен на кронштейне подвижного кольца турели. Турель снабжена пружинным компенсатором и вращается вручную.

Секторы обстрела:

В вертикальной плоскости:

а) вверх из всех положений до 45˚,

б) вниз из всех положений 0˚.

В горизонтальной плоскости 360˚.

Прицел для стрельбы — кольцевой с мушкой; устанавливается на кожухе ствола пулемета.

В походном положении пулемет отводится в сторону, сваливается набок и ручкой ставится на защелку. Перевод пулемета из походного положения в боевое с установкой магазина занимает 7–8 с; смена магазина занимает 10–12 с. Гильзы отводятся гофрированным рукавом в кабину стрелка-радиста. Пулеметом управляет стрелок-радист. Положение стрелка для стрельбы — сидя или стоя.

2. Задней турельной установки под пулемет MG 15 для обстрела верхней полусферы. Запас патронов на пулемет 1125 шт.

Секторы обстрела:

В вертикальной плоскости:

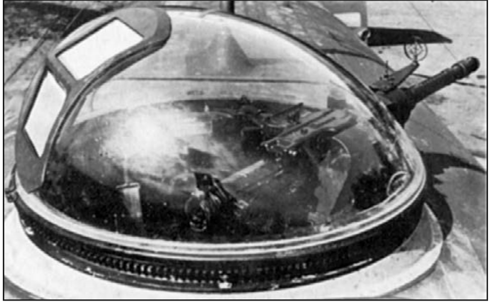
вверх из любого положения.до +90˚,

вниз назад –15˚,

вниз с борта самолета.–35˚,

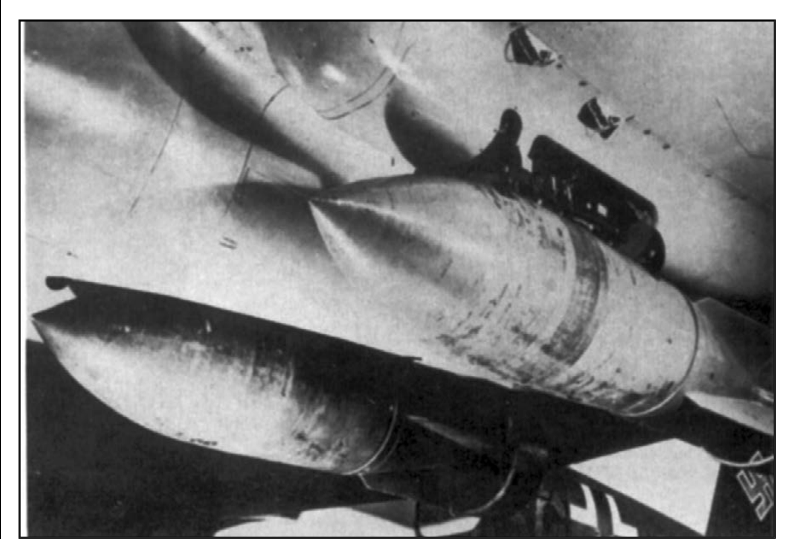
вперед вверх от +40˚ до +90˚,

В горизонтальной плоскости 360˚.



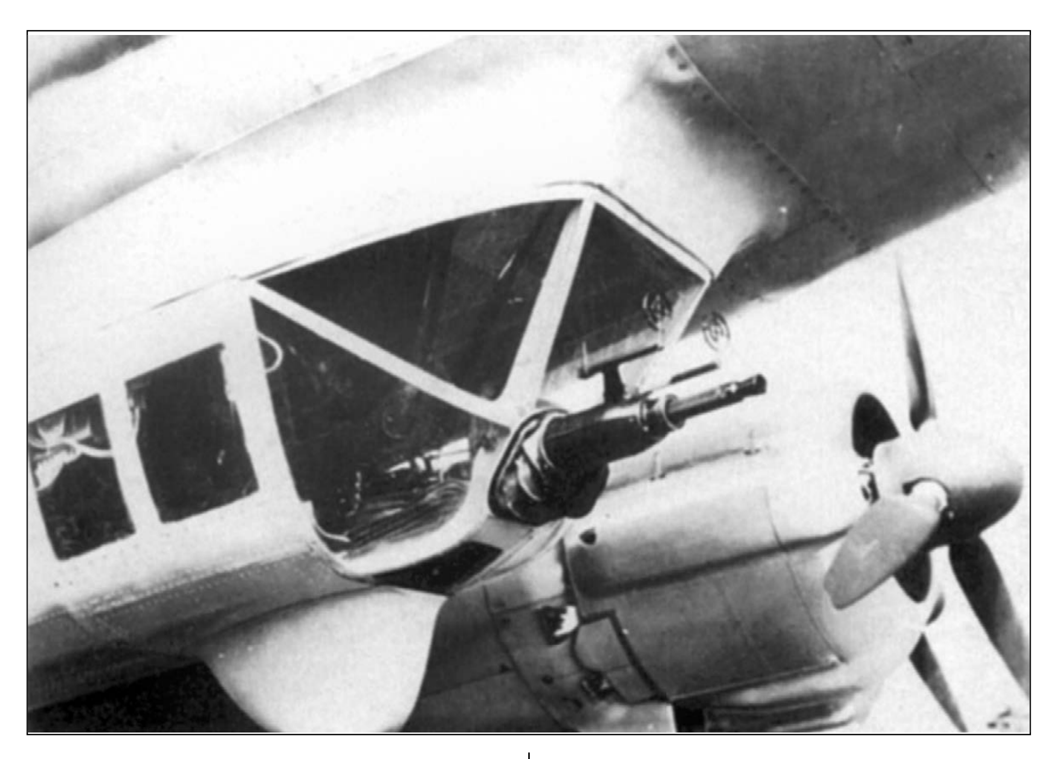
Верхняя пулеметная турель

Пулемет установлен на дуге кольца турели и может вращаться вместе с кольцом в горизонтальной плоскости на 360˚. Экран турели для стрельбы сдвигается вперед на 760 мм вращением ручки, установленной в кабине стрелка. Задняя часть



Бомбы SC 250 на внешней подвеске «Кондора»

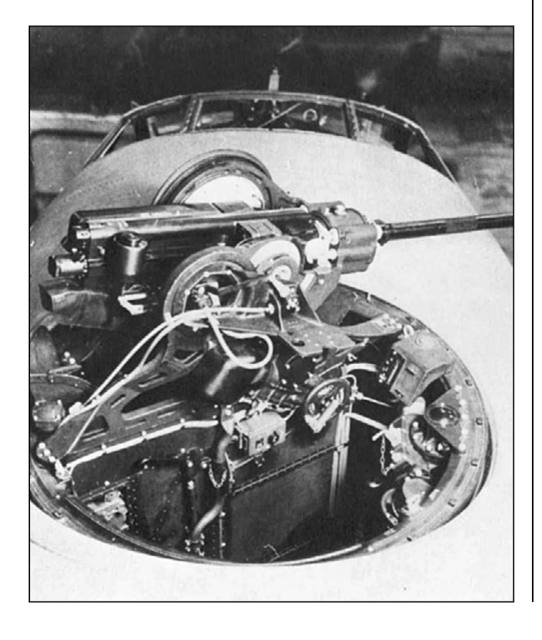
Пушка MG FF в носовой гондольной установке



экрана закрывается тремя прозрачными секторами, складывающимися кверху в начале движения экрана вперед.

В походном положении пулемет крепится защелкой ручки на левом борту турели. Перевод пулемета из походного положения в боевое занимает 7–8 с.

Пулеметом управляет воздушный стрелок. Положение стрелка для стрельбы — сидя на качающемся сиденье.



Пушка MG 151/20 на верхней турели

3. Передней гондольной установки с пушкой MG FF калибром 20 мм, служащей для обстрела нижней части передней полусферы. Питание пушки — магазинное. Магазин представляет собой обойму емкостью в 15 снарядов. Запас снарядов на пушку 195 шт. Пушка с обоймой крепится на раме в передней обшивке гондолы.

В походном положении пушка ставится штырем ручки на защелку с левой стороны гондолы. Перевод из походного положения в боевое занимает 1–2 с. Перезарядка пушки электропневматическая. Управление огнем — электромагнитное. Стреляные гильзы выбрасываются под фюзеляж.

Управляет пушкой штурман-бомбардир. Положение стрелка для стрельбы: с колен, сидя или лежа, в зависимости от углов обстрела.

Сектор обстрела в вертикальной плоскости: вниз от минус 5° до минус 60°, в горизонтальной плоскости — вправо 23° и влево 25°.

Механический прицел пушки состоит из двух колец и двух мушек, смонтированных на двух рейках рамы. Прицел крепится на кожухе ствола пушки.

4. Задней гондольной установки с пулеметом MG15 калибра 7,92 мм для обстрела нижней части задней полусферы.

Установка имеет вращение в вертикальной плоскости на 360˚. Пулемет укреплен на трубке, установленной по хорде кольца.

Экран установки выполнен в виде полузакрытого прозрачного конуса, направленного вершиной к хвосту самолета. В походном положении экран поворачивается в вертикальной плоскости вместе с пулеметом на 180˚, прикрывая прозрачной обшивкой гондолу от задувания.

Питание пулемета магазинное. Запас патронов на пулемет 1125 штук. Стреляные гильзы собираются в мешок. Положение стрелка для стрельбы: с колен, сидя или лежа. В походном положении пулемет крепится защелкой ручки к рейке борта фюзеляжа. Перевод из походного положения в боевое занимает 9-10 с.

Сектор обстрела пулемета в вертикальной плоскости назад от +5˚ до -55˚, в горизонтальной плоскости вправо и влево— по 80˚.

Огонь из пулемета ведет воздушный стрелок.

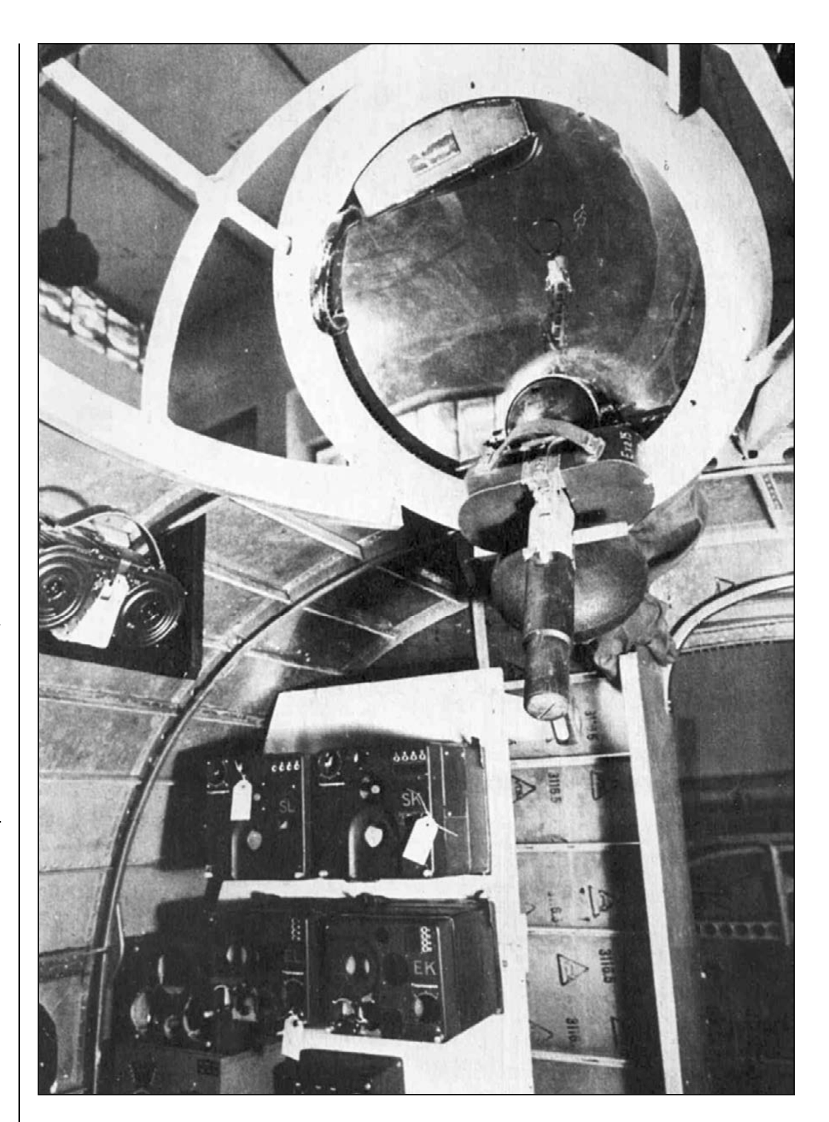
5. Двух бортовых установок с пулеметами MG 15, расположенных несколько впереди задней турели.

Пулеметы устанавливаются на кронштейнах, вращающихся в вертикальной плоскости. Трубы крепления кронштейнов вращаются в горизонтальной плоскости.

Питание пулеметов магазинное. Запас патронов на два пулемета 1650 штук. Гильзы улавливаются в матерчатые лотки, прикрепленные к бортам фюзеляжа.

В походном положении поворотом вертикальной стойки кронштейна пулеметы убираются внутрь фюзеляжа. Бортовые окна при этом закрываются остекленными щитками. Перевод пулемета из походного положения в боевое со снятием бортового щитка и установкой магазина на пулемет занимает около 40 с.

Углы обстрела (отсчитываемые от бокового перпендикуляра к продольной оси самолета): вперед 45˚, назад 75˚, вверх 60˚, вниз 42˚. Пулеметами управляют один или два воздушных стрелка.



Интерьер фюзеляжа FW 200C

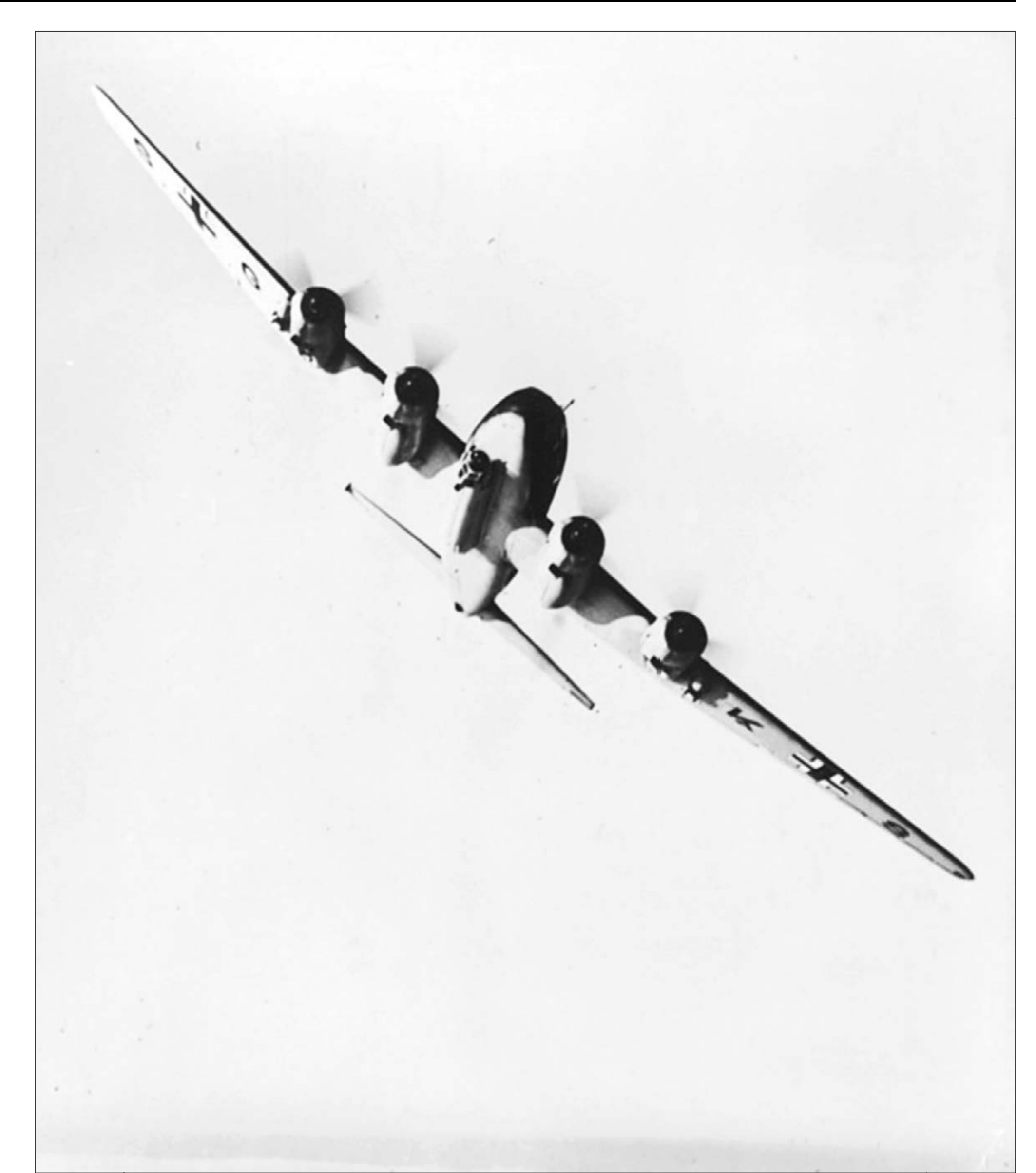
Бомбардировочное вооружение включает четыре подкрыльевых бомбодержателя. На крайние возможна подвеска бомб калибром 250-1400 кг, на средние – 250–1000 кг. В бомбоотсеке возможна подвеска двух бомб калибром 250–500 кг.

Система бомбометания электрическая. Прицеливание обеспечивается посредством прицелов Lotfe 7 и Revi C/12.

Бронезащита состоит из плиты толщиной 8 мм, расположенной вертикально позади сиденья пилота, такой же толщины плиты, неподвижно закрепленной у заднего среза задней турели и корытообразной плиты (тоже толщиной 8 мм), защищающей заднего гондольного стрелка снизу-сзади. Общая масса брони на самолете составляет 142 кг.

Летно-технические характеристики самолетов FW 200C

	FW 200C-1	FW 200C-3	FW 200C-4	FW 200C-8
Двигатель: тип мощность, л.с.	BMW 132H 830	Bramo 323R-2 1200		
Размах крыла, м:	32,84			
Длина самолета, м	23,85			
Высота самолета, м	6,20	6,30		
Площадь крыла, кв. м	116,0			
Масса, кг: пустого самолета максимальная взлетная	11 000 20 400	12 950 22 670	14 100 22 700	14 500 24 000
Максимальная скорость, км/ч	340	360	360	340
Время набора высоты, мин: 1000 м 3000 м	3,4 10,7	3,0 9,5	3,2 10,0	4,0 13,0
Практический потолок, м	5500	5800	5800	5000
Дальность полета, км	3000	4000	4400	4100



«Кондор» на вираже

Литература

Dabrowski H.-P. Focke-Wulf FW 200 Condor. – Waffen-Arsenal, Band 131. – 1991.

Kempski B. Samolot transportowo-patrolowy Fw 200 Condor. – Bellona, 1996.

Murawski M.J. Focke-Wulf FW 200 Condor. – Kagero, 2007.

Nowara H.-J. Focke-Wulf FW 200 Condor. – Bernard & Graefe, 1988.

Price A. Focke-Wulf FW 200 Condor // Aeroplane. – 2006. – No. 1.

Regnat K.-H. Focke-Wulf FW 200 Condor: Vom Original zum Modell. – Bernard & Graefe, 2005.

Tetera S. Focke-Wulf FW 200 Condor // Technika Wojskowa Historia. – 2011. – Nr. 4.

Харук А. «Кондор» – бич Атлантики // Авиация и время. – 2013. – № 5.

Научно-популярное издание

ВОЙНА И МЫ. АВИАКОЛЛЕКЦИЯ

Харук Андрей Иванович

«КОНДОРЫ» ЛЮФТВАФФЕ
Дальний бомбардировщик и разведчик Fw 200 «Condor»

В авторской редакции

Ответственный редактор *Л. Незвинская*
Художественный редактор *П. Волков*
Компьютерная верстка *И. Онофрийчук*
Корректор *Э. Доржиева*

ООО «Издательство «Яуза»
109505, Москва, Самаркандский б-р, д. 15

Для корреспонденции: 125252, г. Москва, ул. Зорге, 1
Тел.: (495) 745-58-23.

ООО «Издательство «Эксмо»
123308, Москва, ул. Зорге, д. 1. Тел. 8 (495) 411-68-86,8 (495) 956-39-21.
Home page: **www.eksmo.ru** E-mail: **info@eksmo.ru**

Өндіруші: «ЭКСМО» АҚБ Баспасы, 123308, Мәскеу, Ресей, Зорге көшесі, 1 үй.
Тел. 8 (495) 411-68-86, 8 (495) 956-39-21
Home page: www.eksmo.ru E-mail: info@eksmo.ru.
Тауар белгісі: «Эксмо»
Қазақстан Республикасында дистрибьютор және өнім бойынша арыз-талаптарды қабылдаушының өкілі «РДЦ-Алматы» ЖШС, Алматы қ., Домбровский көш., 3«а», литер Б, офис 1.
Тел.: 8(727) 2 51 59 89,90,91,92, факс: 8 (727) 251 58 12 вн. 107; E-mail: RDC-Almaty@eksmo.kz
Өнімнің жарамдылық мерзімі шектелмеген.
Сертификация туралы ақпарат сайтта: www.eksmo.ru/certification

Оптовая торговля книгами «Эксмо»:
ООО «ТД «Эксмо». 142700, Московская обл., Ленинский р-н, г. Видное,
Белокаменное ш., д. 1, многоканальный тел. 411-50-74.
E-mail: **reception@eksmo-sale.ru**

По вопросам приобретения книг «Эксмо» зарубежными оптовыми покупателями *обращаться в отдел зарубежных продаж ТД «Эксмо»*
E-mail: **international@eksmo-sale.ru**
International Sales: International wholesale customers should contact Foreign Sales Department of Trading House «Eksmo» for their orders.
international@eksmo-sale.ru

Сведения о подтверждении соответствия издания согласно законодательству РФ о техническом регулировании можно получить по адресу: http://eksmo.ru/certification/

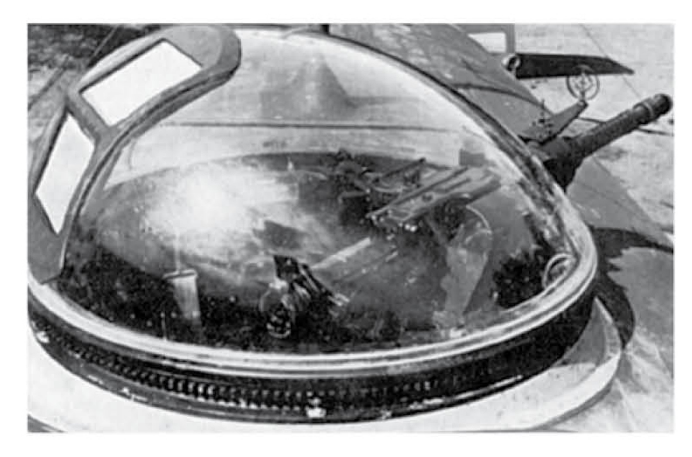
Өндірген мемлекет: Ресей
Сертификация қарастырылмаған

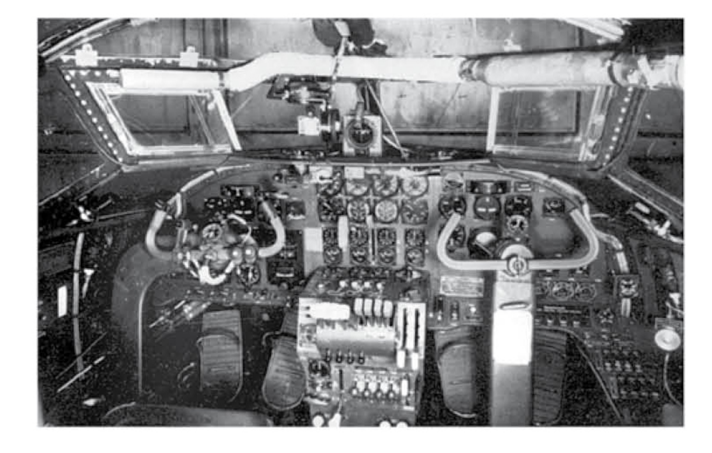
Подписано в печать 20.02.2015. Формат 84x108$^{1}/_{16}$.
Гарнитура «Прагматика». Печать офсетная. Усл. печ. л. 11,76.
Тираж экз. Заказ

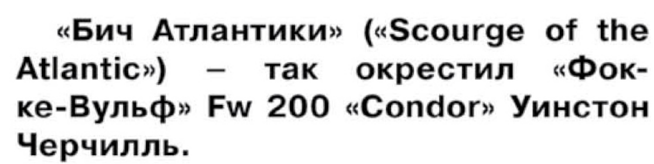
ISBN 978-5-699-79286-3
9 785699 792863 >











«Бич Атлантики» («Scourge of the Atlantic») – так окрестил «Фокке-Вульф» Fw 200 «Condor» Уинстон Черчилль.

Созданный как пассажирский авиалайнер и ставший не только личным самолетом Гитлера и Геринга, но и «визитной карточкой» Люфтганзы на международных авиалиниях, с началом Второй Мировой войны «Кондор» был мобилизован на военную службу, превратившись в «воздушного капера» – дальний бомбардировщик, носитель управляемых ракет и океанский разведчик, наводивший «волчьи стаи» Дёница на конвои Союзников.

Именно «Кондоры» нанесли серьезный ущерб конвою PQ-17 и повредили лайнер «Empress of Britain», вскоре добитый подлодкой (это было крупнейшее судно, потопленное немцами в годы войны). А вот дебют Fw 200 на Восточном фронте провалился – «Кондоры» понесли значительные потери под Сталинградом, а один был захвачен нашими войсками и изучен в НИИ ВВС. Еще три трофейных «Кондора» использовались Полярной авиацией СССР до начала 1950-х годов.

В этой книге вы найдете исчерпывающую информацию о создании, совершенствовании и боевом применении знаменитого самолета на всех фронтах Второй Мировой. Коллекционное издание иллюстрировано сотнями эксклюзивных чертежей и фотографий.

ISBN 978-5-699-79286-3





